

Dossier : 2003-1188(IT)G

ENTRE :

DESMOND A. ADLER,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1231(IT)G

ENTRE :

DOUGLAS ALLOWAY,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1232(IT)G

ENTRE :

CAROL AMELIO,

appelante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2002-4231(IT)G

ENTRE :

DONALD BARNES,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1239(IT)G

ENTRE :

MARY-PATRICIA BARRY,

appelante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1240(IT)G

ENTRE :

RANDY BAYRACK,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1187(IT)G

ENTRE :

JOANNE BEATON,

appelante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1242(IT)G

ENTRE :

MYRON S. BORYS,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

ENTRE :

BRUCE R. BRANDELL,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est accueilli, et la cotisation est renvoyée au ministre pour nouvel examen et nouvelle cotisation compte tenu du fait :

1. que la somme de 1 926 \$ qui a été incluse dans le revenu doit être supprimée;

2. que l'appelant a droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1197(IT)G

ENTRE :

HENRY C. BRUNS,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée :

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1198(IT)G

ENTRE :

GARY CERANTOLA,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée :

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2002-4221(IT)G

ENTRE :

DAN DELALOYE,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée :

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est accueilli, et la cotisation est renvoyée au ministre pour nouvel examen et nouvelle cotisation compte tenu du fait :

1. que la somme de 1 926 \$ qui a été incluse dans le revenu doit être supprimée;

2. que l'appelant a droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2002-4220(IT)G

ENTRE :

RANDALL L. EDGAR,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1196(IT)G

ENTRE :

JOHN R. HARRINGTON,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1195(IT)G

ENTRE :

HENRY P. LAZARENKO,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Dossier : 2003-1191(IT)G

ENTRE :

ROY A. VITEYCHUK,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur une période de cinq jours entre les 8 et 12 janvier 2007,
à Edmonton (Alberta).

Devant : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

Comparutions :

Avocats de l'appelant :

M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée:

M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

JUGEMENT

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 1998 est rejeté, l'intimée ayant droit aux dépens conformément aux motifs de jugement ci-joints.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

Référence : 2007CCI272

Date : 20070517

Dossiers : 2003-1188(IT)G, 2003-1231(IT)G,
2003-1232(IT)G, 2002-4231(IT)G, 2003-1239(IT)G,
2003-1240(IT)G, 2003-1187(IT)G, 2003-1242(IT)G,
2003-1230(IT)G, 2003-1197(IT)G,
2003-1198(IT)G, 2002-4221(IT)G, 2002-4220(IT)G,
2003-1196(IT)G, 2003-1195(IT)G,
2003-1191(IT)G,

ENTRE :

DESMOND A. ADLER, DOUGLAS ALLOWAY,
CAROL AMELIO, DONALD BARNES, MARY-PATRICIA BARRY,
RANDY BAYRACK, JOANNE BEATON, MYRON S. BORYS,
BRUCE R. BRANDELL, HENRY C. BRUNS,
GARY CERANTOLA, DAN DELALOYE, RANDALL L. EDGAR,
JOHN R. HARRINGTON, HENRY P. LAZARENKO,
ROY A. VITEYCHUK,

appelants,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

MOTIFS DU JUGEMENT

Le juge suppléant Rowe

[1] Chaque appelant a interjeté appel d'une cotisation fiscale établie pour l'année d'imposition 1998. Chaque appelant avait obtenu un permis de stationnement gratuit de son employeur – Telus Communications Inc. (« Telus »), directement ou par l'entremise d'une filiale à 100 p. 100 ou d'une division de Telus au sein d'une grosse organisation généralement connue sous le nom de groupe Telus. Le ministre

du Revenu national (le « ministre ») a établi une cotisation à l'égard de chaque appelant en se fondant sur le fait que la juste valeur marchande du permis de stationnement constituait un avantage imposable et il a ajouté le montant applicable y afférent au revenu imposable de chaque appelant. Le montant représentant la juste valeur marchande du permis de stationnement fourni par Telus qui a été inclus dans le revenu de chaque appelant varie, mais la question commune qui est ici en litige est de savoir si le permis constitue un avantage imposable conformément aux dispositions pertinentes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la « Loi »). Selon la position prise par le ministre, la fourniture de ces permis de stationnement est visée à l'alinéa 6(1)a) de la Loi.

[2] Les appelants étaient représentés par M^{es} Curtis Stewart, Jasmine Sidhu et Michael Gemmiti. Les avocats de l'intimée étaient M^{es} Rhonda Nahorniak et Kerry Boyd. Les avocats de l'intimée et les avocats des appelants ont convenu que ces appels seraient entendus sur preuve commune, cette preuve s'appliquant au besoin à chaque appel. Quatre des parcs de stationnement que Telus avait mis à la disposition de ses employés, en 1998, étaient situés à Edmonton et un des parcs était situé à Calgary. Trois des appelants travaillaient à Calgary et 13 étaient employés à Edmonton.

[3] Les avocats des deux parties ont convenu de la production, sous la cote A-1, d'un cahier intitulé : [TRADUCTION] « Faits et documents admis ». Comme l'index le montre, les aveux figurant aux onglets 1 à 7 inclusivement se rapportent à des faits et à des documents admis, appelés les aveux globaux, qui concernent les 16 appelants. Par la suite, les faits et documents admis s'appliquent à un appelant en particulier. En plus des aveux figurant dans les aveux globaux, au cours du témoignage direct de l'appelante Mary-Patricia Barry, Curtis Stewart, avocat des appelants, a informé la Cour que tous les appelants étaient liés par la réponse énoncée ci-dessous que Telus avait donnée à chaque appelant afin de répondre à la question posée par l'intimée dans le cadre des interrogatoires écrits. En répondant aux questions posées dans le quatrième ensemble d'interrogatoires, chaque appelant s'était engagé à demander à Telus d'indiquer les facteurs qu'elle avait définis, en donnant des réponses antérieures, et sur lesquels elle s'était fondée pour délivrer un permis de stationnement gratuit. La réponse est reproduite ci-dessous :

[TRADUCTION] Telus a décrit dans diverses réponses les critères qu'elle utilisait normalement pour délivrer des permis de stationnement aux employés. Compte tenu de l'écoulement du temps, il peut être impossible de déterminer les facteurs précis que Telus a utilisés en délivrant un permis de stationnement à chacun des 50 appelants. En fin de compte, Telus se verrait probablement obligée de se fonder sur la justification donnée par l'appelant en cause, ce dernier étant bien mieux placé

pour connaître les raisons particulières qui lui sont applicables. Telus croit comprendre que, dans les réponses antérieurement données par chaque appelant particulier, l'appelant a avancé le facteur qui justifiait selon lui la délivrance d'un permis de stationnement.

[4] Les avocats des appelants ont convenu qu'aucune question ne se posait au sujet de la juste valeur marchande des permis de stationnement que Telus avait délivrés aux appelants en 1998, valeur que le ministre avait adoptée afin d'établir la nouvelle cotisation de chaque appelant en incluant ce montant dans le revenu. Les appelants soutiennent fondamentalement que le ministre a eu tort de supposer que le permis de stationnement était principalement avantageux pour l'appelant plutôt que pour Telus ou que le permis de stationnement constituait un avantage personnel conféré à un appelant parce que cela facilitait ses déplacements lorsqu'il s'agissait de se rendre au lieu de travail ou d'en revenir.

[5] Tous les appelants sauf un ont témoigné. Dans le cours de leurs témoignages, la plupart des appelants ont parlé de nombreux faits qui faisaient l'objet d'un aveu – qu'il s'agisse des aveux globaux ou de ceux qui étaient compris sous la cote A-1 et qui s'appliquaient à un appel particulier. Au cas où certaines questions n'auraient pas été couvertes lors de l'interrogatoire d'un appelant à la barre des témoins et qu'elles se rapportent aux questions dont je suis saisi, j'ai inclus ces faits admis après chaque segment des présents motifs qui porte sur la preuve soumise par un appelant précis.

[6] Richard George Schroter a été interrogé par M^e Stewart. M. Schroter a témoigné être comptable agréé et travailler chez Telus à titre de directeur, Imposition. Il a commencé à travailler pour Telus en 1991 au sein du Service de la vérification interne; deux ans plus tard, il était affecté au groupe fiscal, où il a exercé diverses fonctions comportant de plus en plus de responsabilités. En 1998, il a été nommé directeur, Section de l'impôt sur le revenu, et il supervise 20 employés. M. Schroter a déclaré qu'en 1998, Telus était l'unique fournisseur de services de télécommunications en Alberta. Toutefois, en 1997, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (le « CRTC ») a élaboré un cadre en vue d'assurer la concurrence au sein de l'industrie des télécommunications au Canada. Jusqu'à ce moment-là, British Columbia Telephone Company (« BC Tel ») exerçait ses activités en Colombie-Britannique, Telus en Alberta et Entreprises Bell Canada (« Bell ») en Ontario et au Québec, pratiquement sans aucune concurrence. Le changement de structure a ouvert le marché au Canada et a nécessité un changement d'orientation majeur de l'entreprise, notamment la nécessité de procéder à certaines acquisitions, de façon que Telus puisse exercer ses activités en Ontario. En 1999,

Telus a fusionné avec BC Tel. En ce qui concerne la question des avantages associés au stationnement qui ont été conférés aux employés de Telus, M. Schroter a déclaré avoir eu affaire, en 1997, à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (l'« ADRC »), le prédécesseur de l'Agence du revenu du Canada (l'« ARC »), au sujet de l'année d'imposition 1994. Dans ce cas-là, Telus avait pris la position selon laquelle c'était avant tout l'entreprise plutôt que l'employé qui tirait parti du permis de stationnement. Deux des travailleurs visés par de nouvelles cotisations que le ministre avait établies en vue d'inclure la valeur du permis de stationnement dans leur revenu à titre d'avantage imposable ont interjeté appel, avec succès, devant la Cour canadienne de l'impôt. M. Schroter a déclaré que la question des permis de stationnement ne s'était posée de nouveau qu'au début du mois de mars 2002, lorsque le ministre a établi de nouvelles cotisations à l'égard de certains employés de Telus pour l'année d'imposition 1998 en incluant la valeur des permis de stationnement dans leur revenu. Lors des discussions qu'il avait eues avec des représentants de l'ARC, M. Schroter avait constaté que l'Agence n'estimait pas être liée par les deux décisions rendues par la Cour de l'impôt sur le même point, au cours de l'année d'imposition 1994, étant donné que ces affaires avaient été entendues sous le régime de la procédure informelle et que les décisions y afférentes n'avaient pas valeur de précédent. M. Schroter a déclaré savoir que Telus voulait que les cadres supérieurs aient facilement des véhicules à leur disposition, en particulier ceux qui effectuaient des quarts de travail irréguliers tout le long de l'année. Telus ne voulait pas que les employés perdent du temps à se rendre au bureau depuis un autre lieu de travail et elle ne considérait pas le recours aux transports publics comme adéquat. En sa qualité de directeur, Imposition, M. Schroter s'est fondé sur les décisions antérieures de la Cour de l'impôt et retenu les services d'avocats pour interjeter appel, sous le régime de la procédure générale, des cotisations établies par le ministre pour le motif que la fourniture d'un stationnement gratuit ne constituait pas un avantage imposable. M. Schroter a déclaré ne pas connaître les raisons pour lesquelles des permis de stationnement étaient délivrés à certains employés. L'avocat a référé M. Schroter au cahier, pièce A-1, et au paragraphe 11 des aveux globaux, qui dit qu'en 1998, [TRADUCTION] « selon une condition implicite, les employés des échelles de rémunération 5 et 4 devaient au besoin effectuer des heures supplémentaires afin de suivre la charge de travail et d'assurer l'achèvement des projets en temps opportun, ces heures supplémentaires étant généralement incluses dans la rémunération globale de l'employé ». M. Schroter a déclaré qu'en 1998, il y avait sept échelles de rémunération. Les trois premières échelles s'appliquaient aux employés débutants, qui occupaient des postes de commis ou de soutien. Les cadres moyens, certains cadres supérieurs et certains professionnels, comme les ingénieurs, les avocats, les comptables, étaient inclus dans les échelles de rémunération 4 et 5. Le directeur général et divers vice-présidents ainsi que d'autres chefs de secteur faisaient partie des échelles de rémunération 6 et 7.

M. Schroter a déclaré qu'en 1998, il y avait beaucoup de travail à accomplir à cause du nombre de projets au Canada visant à assurer l'expansion des activités commerciales de Telus et de l'envergure de ces projets. Les enquêtes nécessaires aux fins de la fusion avec BC Tel ou de l'acquisition d'autres sociétés généraient une grosse charge de travail pour les gestionnaires et les cadres supérieurs, qui devaient tous travailler aussi longtemps que nécessaire pour mener leurs tâches à bonne fin. Pour que ses gestionnaires puissent s'acquitter de ces lourdes tâches, Telus voulait qu'ils soient en mesure de se déplacer au besoin. La politique de Telus en ce qui concerne le remboursement du prix des courses en taxi est énoncée aux paragraphes 3, 4 et 5 des aveux globaux. M. Schroter, en résumant les aveux figurant aux paragraphes 6, 7 et 8, a déclaré que Telus ne procédait pas à une analyse afin de savoir s'il était avantageux pour elle, sur le plan économique, de fournir un permis de stationnement à ses employés au lieu de les rembourser des frais engagés pour les taxis ou s'il était rentable d'accorder un droit au stationnement aux employés au lieu de leur payer un taxi, et aucune analyse n'était effectuée en vue de comparer ce qu'il en coûtait pour obliger les employés à utiliser leur propre véhicule dans l'exécution de leurs tâches au lieu de rembourser ceux-ci des frais de taxi.

[7] M. Schroter a été contre-interrogé par Rhonda Nahorniak. Il a reconnu qu'en 1998, il était gestionnaire, Imposition. Depuis lors, ses fonctions ont évolué, le titre de son poste étant maintenant celui de directeur. En traitant avec les représentants de l'ARC au sujet de la question des permis de stationnement, il était aidé de deux autres membres de son groupe, Ken Bagnall et Trevor Edmundson. L'ARC a soumis une demande de renseignements à laquelle on a répondu par écrit et qui a été retournée, et des réunions ont régulièrement eu lieu avec l'équipe de vérification de l'ARC. M. Schroter a identifié un document, pièce R-1, daté du 2 novembre 1999, comme étant la réponse de Telus à la demande de renseignements de l'ARC. Il a rédigé une lettre, pièce R-2, datée du 25 janvier 2002, adressée à Don Cloutier, Division de la validation et de l'exécution, à l'ADRC. M. Schroter a convenu que la position énoncée au paragraphe 3 de la lettre est encore la même aujourd'hui, à savoir que Telus fournit un permis de stationnement à certains employés parce qu'il est principalement avantageux pour elle de le faire, compte tenu de la nature des fonctions exercées par les titulaires de permis et de leur rang au sein de l'organisation, qui les obligent à effectuer des heures irrégulières, des heures additionnelles, et à travailler pendant la fin de semaine et pendant les congés. L'avocate a référé M. Schroter à un document de Telus intitulé [TRADUCTION] « Politiques et lignes directrices en matière de rémunération – Rémunération variable », pièce A-1, onglet 4, qui a pris effet au mois de janvier 1996. M. Schroter a déclaré croire que la politique était en vigueur en 1998 et qu'elle s'appliquait également aux filiales à 100 p. 100 de Telus. Il a

reconnu le libellé de la partie du document, page 12/74, où l'on dit que les avantages [TRADUCTION] « sont tenus au minimum et visent à assurer la compétitivité sur le marché ou à accroître la capacité d'une personne d'exercer ses fonctions ».

[8] Daniel (Dan) Henry Delaloye – qui a été interrogé par Curtis Stewart, a témoigné être directeur général de Celera Solutions Inc. Il a commencé à travailler pour Alberta Government Telephones (« AGT »), le prédécesseur de Telus, en 1993. En 1998, chez Telus, il était vice-président, Service des cartes, des opérateurs et des téléphones payants, poste faisant partie de l'échelle de rémunération 6. Il était responsable de trois bureaux à Edmonton, de trois bureaux à Calgary et d'un bureau à Grande Prairie et à Lethbridge respectivement. En 1997, il s'est installé à Calgary afin de superviser une nouvelle division de Telus et on lui a délivré un permis de stationnement pour le parc situé dans la tour Telus, 411 1st Street SE, dans le centre-ville de Calgary. M. Delaloye a déclaré qu'en 1998, il travaillait de longues heures et qu'il se déplaçait en voiture pour se rendre à des bureaux de téléphones payants à divers endroits de Calgary. Il devait notamment assister à diverses activités communautaires, notamment des réunions de Centraide Canada le matin à 7 h, et il devait participer à des activités menées par Theatre Calgary et par d'autres organisations en vue d'accroître la visibilité de Telus. M. Delaloye estimait passer le tiers de son temps ailleurs qu'au bureau en 1998. Les réunions de la direction avaient lieu à Edmonton et, s'il avait besoin d'un véhicule à cet endroit, M. Delaloye s'y rendait en voiture depuis Calgary. Depuis qu'il était entré au service de Telus en 1993, M. Delaloye avait toujours obtenu un permis de stationnement gratuit; il estimait que le permis était [TRADUCTION] « absolument essentiel » afin de lui donner la possibilité de faire la navette pendant la journée et de visiter des clients comme les Hôtels CP, qui possédaient et exploitaient des installations à divers endroits, notamment à Banff, ou de se rendre aux bureaux de l'Administration de l'aéroport de Calgary ou aux bureaux de téléphones payants de Telus, à Calgary. À son avis, il était extrêmement difficile d'utiliser d'autres moyens de transport pour s'acquitter de ses responsabilités chez Telus. M. Delaloye ne considérait pas le permis de stationnement comme un élément important sur le plan de la rémunération étant donné qu'un nouveau permis était délivré tous les 36 mois environ, sans qu'il ait à demander son renouvellement.

[9] M. Delaloye a été contre-interrogé par Kerry Boyd. Il a reconnu que s'il conduisait sa propre voiture, il pouvait aller au travail et en revenir à sa guise. On lui avait attribué un emplacement réservé, souterrain, dans un garage chauffé. Lorsqu'il se rendait à d'autres bureaux de Telus ou lorsqu'il assistait à des activités le soir pour le compte de Telus, il utilisait un parc de stationnement public et Telus le remboursait de ses frais. Il a reconnu être autorisé à utiliser la place de stationnement qui lui était

attribuée à des fins personnelles, par exemple pour aller faire des courses, mais il ne se rappelait pas l'avoir fait parce que l'endroit en question n'était pas situé près des magasins. M. Delaloye a convenu qu'il aurait pu utiliser le train léger sur rail (TLR) depuis le quartier où il résidait, à Lake Bonavista, et qu'il y avait une station à quatre pâtés de maisons de la tour Telus. M. Delaloye a déclaré ne pas avoir de documents indiquant la raison pour laquelle Telus lui fournissait un véhicule, une Honda Acura 1997, mais il supposait que la chose était inhérente au poste qu'il occupait. Il payait de l'impôt sur le revenu pour l'utilisation personnelle du véhicule puisque cela constituait un avantage personnel. Il connaissait la politique voulant que Telus indemnise les employés qui utilisaient leur propre véhicule dans le cadre de leur emploi. Il était au courant de l'existence d'une note de service établissant son poste, mais il n'avait pas signé de contrat de travail, et il n'existait aucune description de travail officielle se rapportant aux fonctions qu'il exerçait en 1998. M. Delaloye a déclaré que les voyages qu'il faisait à l'extérieur de la ville pour se rendre à Toronto, à Vancouver et dans diverses villes de l'Alberta occupaient environ 70 jours de son temps. Selon le carnet de route, pièce A-1, étiquette Delaloye, onglet 2, il avait utilisé le véhicule pendant 137 jours et la distance parcourue à des fins commerciales représentait 70 p. 100 de la distance totale. Telus disposait de son propre service aérien, mais les avions étaient souvent pleins et M. Delaloye devait utiliser les entreprises commerciales de transport aérien. Le bureau des téléphones payants, à Calgary Ouest, était situé dans un secteur résidentiel et M. Delaloye pouvait garer sa voiture sans avoir à payer. M. Delaloye a convenu que les parcs de stationnement, près de la tour Telus, dans le centre-ville de Calgary, étaient tous payants. Il a déclaré avoir travaillé chez lui à quelques reprises en 1998 et qu'il pouvait décider de ses heures de travail en ce sens qu'il n'avait pas à [TRADUCTION] « pointer ». M. Delaloye occupait un poste de direction et il travaillait de longues heures. À son avis, s'il n'avait pas eu de permis de stationnement à sa disposition, il n'aurait pas pu s'acquitter de ses responsabilités en utilisant les transports publics ou des taxis parce qu'il effectuait parfois quatre ou cinq voyages par jour pour se rendre de son bureau à certains endroits, à Calgary. M. Delaloye a déclaré que, s'il n'avait pas eu un emplacement de stationnement réservé, il n'aurait probablement pas travaillé le samedi. Il a convenu qu'il avait répondu à un interrogatoire écrit en déclarant qu'il n'avait pas effectué d'heures de travail additionnelles en 1998, par suite du permis de stationnement fourni par Telus. Il a déclaré croire que le permis de stationnement lui permettait d'être plus efficace et plus productif. Il a reconnu qu'il serait difficile de calculer les économies réalisées par Telus, mais il estimait qu'il était raisonnable de supposer que chaque fois qu'une personne appelait pour avoir un taxi, il fallait attendre au moins 15 minutes. À son avis, ce temps gaspillé pouvait représenter chaque année des milliers de dollars pour des heures de travail effectuées par la direction qui seraient par ailleurs facturables, même si Telus n'avait pas effectué d'analyse afin d'étayer cette théorie.

M. Delaloye participait au programme de rémunération variable et a touché une prime de plus de 47 000 \$ selon le relevé des dépôts directs, pièce R-3, lequel indiquait un taux de rémunération horaire de 68,97 \$.

[10] Pendant le réinterrogatoire, M. Delaloye a déclaré être responsable de diverses décisions commerciales; il estimait qu'il était essentiel d'avoir un véhicule à sa disposition ainsi qu'un emplacement de stationnement réservé dans la tour Telus.

[11] (Les faits suivants ont été admis par M. Delaloye dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

5. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit les heures supplémentaires effectuées et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
9. En 1998, j'avais accès au parc de stationnement, grâce au permis de stationnement, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.
11. En 1998, il n'est jamais arrivé qu'il n'y ait pas de place à ma disposition dans le parc de stationnement.
13. En 1998, j'utilisais le permis de stationnement environ trois fois par semaine étant donné que je voyageais partout en Alberta et au Canada pendant le reste de la semaine.
14. En 1998, j'ai utilisé le permis de stationnement de 20 à 40 fois environ pour assister à des activités communautaires qui avaient lieu près de la tour Telus.

[12] Myron S. Borys, qui a été interrogé par Curtis Stewart, a témoigné être vice-président de l'Edmonton Economic Development Corporation. En 1998, M. Borys travaillait pour Telus à titre de directeur, Services Internet aux consommateurs, une unité stratégique fonctionnelle composée de plusieurs groupes qui dépendaient directement de lui. M. Borys agissait à titre de directeur général de ces groupes, et notamment du service de dépannage qui comptait plus de 200 employés. D'autres groupes au sein de l'unité comptaient jusqu'à 40 employés. Le service de dépannage fonctionnait sept jours sur sept, 24 heures sur 24; il était composé de deux niveaux, le second étant doté d'employés qui s'y connaissaient davantage sur le plan technologique et qui étaient capables de résoudre les problèmes que le préposé initial n'avait pas réussi à régler. M. Borys a déclaré que la section des services Internet était l'unité qui prenait le plus rapidement de l'essor chez Telus et que l'objectif de 100 000 clients avait été atteint. Pour faire concurrence aux autres fournisseurs de services, Telus avait lancé la connexion Internet à haute vitesse. M. Borys a déclaré qu'il arrivait au bureau avant 8 h et qu'il travaillait jusqu'à 17 h 30.

ou 18 h; il estimait que ces heures étaient normales compte tenu du poste de direction qu'il occupait, échelle de rémunération 5, qui l'obligeait à effectuer des heures de travail additionnelles afin de s'acquitter de ses fonctions. M. Borys croyait comprendre que son échelle de rémunération avait été organisée de façon qu'il soit tenu compte de la nécessité d'effectuer des heures additionnelles qui auraient normalement été considérées comme des heures supplémentaires. Il utilisait son propre véhicule à des fins commerciales pour Telus [TRADUCTION] « environ deux jours par semaine ». À son avis, il n'était pas pratique de prendre l'autobus pour se rendre à des réunions et la fréquence du service d'autobus après 18 h était réduite, de sorte qu'il fallait attendre plus longtemps. En 1998, le ménage n'avait qu'un seul véhicule à sa disposition, de sorte que M. Borys prenait souvent l'autobus pour aller travailler, mais lorsqu'il devait arriver tôt ou partir tard, il utilisait la voiture familiale. La politique de Telus autorisait les employés à prendre des taxis à des fins commerciales et à demander un remboursement. M. Borys a déclaré avoir un permis de stationnement sans avoir d'emplacement réservé. Le parc fonctionnait selon le principe du premier arrivé, premier servi, mais il avait toujours réussi à trouver une place. À son avis, la possibilité de garer sa voiture lui permettait de mieux s'acquitter de son travail. Il devait parfois travailler au bureau pendant la fin de semaine en vue d'avoir accès aux ordinateurs, aux imprimantes et à l'équipement connexe pour préparer des exposés. M. Borys estimait utiliser le parc de stationnement de Telus une ou deux fois par année à des fins personnelles.

[13] M. Borys a été contre-interrogé par Rhonda Nahorniak. Il a déclaré qu'il croyait comprendre que les objectifs étaient établis par son superviseur et que la prime était accordée selon que ces objectifs étaient atteints ou dépassés. M. Borys estimait que la fourniture d'un permis de stationnement gratuit faisait partie de sa rémunération globale depuis qu'il avait obtenu un permis, en 1994, lorsqu'il travaillait comme gestionnaire pour Edmonton Telephones (« Ed Tel »), une société qui a par la suite été acquise par Telus. Il a reconnu que Telus n'exigeait pas qu'il possède ou conduise une voiture dans le cadre de son emploi et que son poste n'exigeait pas qu'il détienne un permis de conduire valide. M. Borys estimait utiliser son véhicule deux jours par semaine, soit une centaine de fois chaque année, et même s'il savait que Telus indemnisait les employés qui utilisaient leur véhicule personnel pour l'entreprise, il ne se rappelait pas avoir soumis de demandes de remboursement en 1998. Il a convenu qu'il importait peu à Telus qu'il se rende au travail avec sa voiture ou non. Quant au service d'autobus sur la ligne 66, il a reconnu qu'il y avait un arrêt d'autobus à environ 500 mètres de sa résidence et un autre à environ sept pâtés de maisons, et qu'un autobus passait toutes les 15 minutes le matin, à compter de 6 h 30 environ. M. Borys a convenu que le permis de stationnement était commode et réduisait le temps qu'il lui fallait pour aller au

travail et en revenir. En 1998, M. Borys ne connaissait aucun emplacement de stationnement gratuit qui soit disponible tous les jours dans le centre-ville d'Edmonton. Il a déclaré qu'il aurait peut-être trouvé d'autres moyens de transport s'il avait été obligé de payer les frais de stationnement. À son avis, la place de stationnement était particulièrement utile lorsqu'il travaillait deux fins de semaine par mois, parfois jusqu'à 19 h, parce que le service d'autobus était moins fréquent à ces moments-là. M. Borys a identifié l'imprimé de la demande de remboursement qu'il avait soumise en 1998, sous son étiquette, pièce A-1, et les inscriptions indiquant qu'un montant s'élevant en tout à 1 400 \$ lui avait été remboursé pour les taxis. Il a déclaré que Telus avait comme politique de payer les frais de taxi engagés à des fins commerciales même si l'employé avait apporté un véhicule au travail. M. Borys a déclaré qu'il arrivait que pour les voyages d'affaires, il prenne un taxi pour aller au travail et ensuite pour se rendre à l'aéroport et en revenir. Il ne savait pas pourquoi Telus lui avait délivré un permis de stationnement.

[14] (Les faits suivants ont été admis par M. Borys dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

3. En 1998, je résidais au 8703 42nd Avenue, à Edmonton (Alberta).
5. En 1998, je travaillais 7,5 heures par jour, de 8 h à 16 h 30, selon mon horaire de travail.
6. Malgré les heures de travail prévues à l'horaire, j'effectuais, en 1998, d'une à trois heures supplémentaires, et ce, presque tous les jours, et de quatre à six heures supplémentaires au bureau pendant la fin de semaine, environ une fois par mois, et chez moi, une ou deux fois par mois.
7. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit les heures supplémentaires effectuées et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
9. Je n'ai pas été obligé de demander mon permis de stationnement.
10. J'ai eu le permis de stationnement à ma disposition pendant toute l'année 1998.
11. En 1998, le parc de stationnement dans lequel j'étais autorisé à garer ma voiture était situé à Telus Plaza, au 10020 100th Street, à Edmonton (Alberta).
12. En 1998, j'avais accès au parc de stationnement, grâce au permis de stationnement, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.
20. Avant d'obtenir le permis de stationnement, je me rendais au travail à vélo, en utilisant les transports publics, ou en voiture.
21. Avant d'obtenir le permis de stationnement, lorsque je me rendais au travail en voiture, je garais la voiture dans un parc de stationnement extérieur, ce qui me coûtait de cinq à sept dollars par jour.
22. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.
27. En 1998, lorsque je me rendais de mon travail à la maison, un autobus de la ligne 66 quittait le centre-ville toutes les 15 minutes environ, de 16 h 18 à 17 h 33.

[15] Douglas Alloway, qui a été interrogé par Curtis Stewart, a témoigné travailler chez Telus comme directeur, Ressources humaines, et avoir occupé ce poste en 1998; il était responsable de trois unités fonctionnelles et assurait le soutien de 1 600 employés. Il travaillait de 8 h à 16 h 30 selon son horaire de travail, mais il arrivait habituellement au travail vers 7 h et partait vers 17 h 30. En 1998, le poste qu'il occupait ne l'obligeait pas à avoir un véhicule pour exercer ses fonctions et ce n'était pas une condition d'emploi. En 1998, M. Alloway n'a pas soumis de notes de frais à Telus à l'égard de l'utilisation de son véhicule. M. Alloway a déclaré qu'il devait se rendre dans un bureau de la région métropolitaine d'Edmonton environ deux ou trois fois par semaine afin de s'occuper de questions de ressources humaines et qu'il était beaucoup plus facile d'utiliser son véhicule, qui était garé à Telus Plaza. Telus mettait un parc de véhicules à la disposition de certains employés, mais le personnel des Ressources humaines n'y avait pas droit. M. Alloway estimait que le permis de stationnement lui permettait de commencer à travailler plus tôt et il a déclaré n'avoir utilisé le permis que deux ou trois fois à des fins personnelles, en 1998. Avant 1994, M. Alloway se rendait au travail en autobus; il croyait qu'il l'aurait peut-être fait par la suite s'il n'avait pas eu de permis de stationnement.

[16] M. Alloway a été contre-interrogé par Rhonda Nahorniak. Il a reconnu ne pas avoir consigné les heures effectuées en 1998 et avoir effectué des heures supplémentaires afin d'obtenir une promotion et de recevoir de meilleures augmentations de salaire. En sa qualité de directeur, échelle de rémunération 4, il croyait devoir effectuer des heures additionnelles en vue de justifier le fait qu'il avait obtenu, sans le demander, un permis de stationnement en 1996. En 1998, M. Alloway utilisait sa propre voiture pour se rendre à l'Aéroport international d'Edmonton parce qu'il n'y avait pas de moyens de transport public directs depuis sa résidence. Même si M. Alloway a effectué environ 1 000 kilomètres pour Telus à l'aide de son véhicule en 1998, il n'a pas soumis de demandes de remboursement. À son avis, il était raisonnable de supposer que, s'il lui avait fallu effectuer chaque mois de huit à dix courses en taxi, le coût total aurait dépassé la valeur de son permis de stationnement.

[17] (Les faits suivants ont été admis par M. Alloway dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

12. J'avais accès au parc de stationnement, grâce au permis de stationnement, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

13. En 1998, il n'est jamais arrivé qu'il n'y ait pas de place dans le parc de stationnement.
24. En 1998, l'arrêt d'autobus le plus proche était situé à deux pâtés de maisons de ma résidence.

[18] Gary Cerantola a été interrogé par Jasmine Sidhu. M. Cerantola a déclaré qu'il travaillait à son compte, mais qu'en 1998, il travaillait pour Telus à titre de directeur, Opérations, Services de télécommunications internationaux. Il travaillait pour AGT depuis 1992 et lorsque cette entité, appartenant autrefois à la province de l'Alberta, a joint le groupe Telus, il y a eu ce qu'il a appelé une [TRADUCTION] « période agitée », en ce sens qu'il s'agissait d'une nouvelle ère dans le domaine des télécommunications, par suite de la décision du CRTC d'autoriser la concurrence dans des domaines antérieurement réservés. Le poste de directeur que M. Cerantola occupait faisait partie de l'échelle de rémunération 5. M. Cerantola travaillait au bureau de Calgary et on lui fournissait un permis de stationnement, dans la tour Telus, lequel, selon ce qu'il croyait comprendre, visait à faciliter les déplacements qu'il faisait à des fins commerciales pour Telus. M. Cerantola utilisait son propre véhicule pour se rendre à des réunions d'affaires à Edmonton et plus souvent à Red Deer, ville située à mi-chemin entre Edmonton et Calgary, étant donné que cet endroit convenait bien aux employés de Telus qui travaillaient dans ces villes. M. Cerantola estimait utiliser son véhicule à des fins commerciales de deux à dix fois par semaine, cette utilisation étant prévue dans 60 p. 100 des cas; le reste du temps, il utilisait le véhicule au besoin au cours de la journée de travail. Telus indemnisait M. Cerantola pour l'utilisation de son véhicule en fonction du kilométrage. M. Cerantola a déclaré que les heures normales de travail chez Telus étaient de 8 h 30 à 16 h 30, mais que grâce au permis de stationnement, il pouvait arriver tôt et partir tard, ce qui, à son avis, lui permettait d'atteindre certains objectifs. M. Cerantola estimait qu'il travaillait quatre fins de semaine par mois en 1998, année de forte activité au cours de laquelle il travaillait chaque semaine de 65 à 75 heures. M. Cerantola se rappelait avoir utilisé son permis de stationnement une fois lorsqu'il avait assisté à une activité familiale. En 1999, il avait touché une prime de rémunération variable, qui était basée sur des critères liés au travail accompli en 1998. M. Cerantola a déclaré qu'il s'attendait, en sa qualité de directeur, Opérations, à devoir effectuer des heures supplémentaires afin de s'acquitter de ses responsabilités.

[19] M. Cerantola a été contre-interrogé par Kerry Boyd. M. Cerantola a convenu qu'il était plus commode d'utiliser sa voiture personnelle même s'il y avait, près de chez lui, deux lignes d'autobus assurant la correspondance avec une station de TLR. Avant de s'installer à Calgary, en 1995, M. Cerantola utilisait les transports publics pour aller travailler. M. Cerantola a déclaré ne pas avoir de documents démontrant

qu'il était obligé d'utiliser son véhicule à des fins commerciales. Il s'était rendu en voiture à Red Deer huit fois en 1998, ainsi que dans des centres plus petits, dans le Sud de l'Alberta. Il allait à Toronto et à Montréal en avion; il estimait qu'il s'absentait de Calgary pour affaires environ 60 jours par année. Lorsqu'il voyageait en avion, il prenait parfois un taxi de la maison à l'aéroport, mais à d'autres moments, il laissait sa voiture dans la tour Telus et se rendait à l'aéroport depuis le bureau. M. Cerantola a déclaré qu'il prenait ses décisions au sujet du transport en fonction de la situation, et qu'il utilisait des taxis et divers véhicules loués, et notamment une fourgonnette, lorsqu'il devait amener plusieurs personnes à une réunion. Telus le remboursait des frais de stationnement engagés dans un parc d'aéroport ou ailleurs pour affaires. M. Cerantola croyait fermement qu'il lui fallait le permis de stationnement pour exercer ses fonctions de la façon la plus efficace possible.

[20] (Les faits suivants ont été admis par M. Cerantola dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

6. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit les heures supplémentaires effectuées et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
7. J'ai obtenu mon permis de stationnement en 1992, lorsque j'ai commencé à travailler pour AGT Ltd. à titre de directeur; je faisais alors partie de l'échelle de rémunération 5.
12. En 1998, aucun emplacement ne m'était attribué dans le parc de stationnement, mais je pouvais utiliser toute place non réservée inoccupée.
13. En 1998, il n'est jamais arrivé qu'il n'y ait pas de place dans le parc de stationnement.
15. En 1998, j'utilisais le permis de stationnement en moyenne cinq jours par semaine.
16. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.
19. Si je n'avais pas obtenu de permis de stationnement en 1998, j'aurais peut-être décidé de ne pas me rendre en voiture au travail, et je m'y serais rendu en utilisant tout moyen disponible.
20. En 1998, aucune condition d'emploi ne m'obligeait à avoir un véhicule pour m'acquitter de mes tâches professionnelles chez Telus.

[21] Henry C. Bruns a été interrogé par Jasmine Sidhu. Il a témoigné qu'en 1998, il avait travaillé chez Telus comme directeur, Gestion opérationnelle, jusqu'au mois d'avril, lorsqu'il est devenu directeur, Relations avec les partenaires. M. Bruns résidait à Calgary et on lui avait fourni un permis de stationnement gratuit pour le parc situé dans la tour Telus. En 1998, les deux postes faisaient partie de l'échelle de

rémunération 5, comme le poste de directeur, Opérations de commercialisation, qu'il avait assumé en 1995 à la suite d'une promotion et pour lequel il avait obtenu un permis de stationnement gratuit. En 1998, son travail se rapportait aux relations avec les clients et il touchait également le service de dépannage. M. Bruns a déclaré qu'il utilisait sa voiture pour se rendre à des réunions ou pour aller à l'aéroport et en revenir. La semaine normale de travail était de 37,5 heures. M. Bruns a déclaré qu'il effectuait des heures additionnelles le soir et pendant la fin de semaine, mais qu'il n'avait pas consigné ces heures par écrit. À son avis, il devait effectuer des heures additionnelles afin d'atteindre les objectifs et il considérait le permis de stationnement comme un outil lui permettant de travailler plus longtemps, puisqu'il n'était plus nécessaire d'utiliser d'autres moyens de transport ou de trouver un autre endroit pour garer sa voiture. Il utilisait rarement le permis de stationnement à des fins personnelles. Il estimait qu'il lui aurait fallu environ 30 minutes pour se rendre à pied au travail. Des personnes qui n'étaient pas employées par Telus étaient autorisées à garer leur voiture dans le parc de la tour Telus à condition qu'il y ait de la place, et ces personnes payaient le caissier à la sortie.

[22] M. Bruns a été contre-interrogé par Kerry Boyd. M. Bruns a reconnu que Telus ne l'avait pas obligé à utiliser sa voiture et qu'il l'avait fait de son propre chef même s'il y avait des transports publics près de sa résidence et qu'il aurait pu se rendre à vélo au travail en une dizaine de minutes. À son avis, il n'avait pas besoin d'un véhicule pour garder son emploi, mais il n'avait aucun document à l'appui. En 1998, il n'avait aucun emplacement de stationnement réservé, mais il avait toujours pu trouver une place. À son avis, il était plus productif du fait qu'il avait le droit de garer sa voiture dans le parc de stationnement. En 1998, la plupart des réunions étaient tenues sur les lieux, mais il se rendait également à des réunions qui étaient tenues ailleurs. M. Bruns avait le droit d'être indemnisé pour l'utilisation de sa voiture, mais il ne prenait pas la peine de soumettre une demande de remboursement à son employeur pour de courts voyages parce que cela prenait trop de temps. Il utilisait un taxi pour se rendre aux aéroports et en revenir, mais lorsqu'il ne voyageait pas en avion, il préférait utiliser sa propre voiture. M. Bruns n'a pas pu donner de détails au sujet de la proportion dans laquelle il utilisait son véhicule à des fins commerciales, que ce soit en 1998 ou en 1997. Il exécutait la plupart de ses tâches à Calgary, mais il se rendait à Edmonton et à Burnaby (Colombie-Britannique) une journée ou une journée et demie par semaine, en moyenne, entre les mois de janvier et d'avril 1998. Lorsqu'il a assumé son nouveau poste au mois d'avril, il se rendait à Edmonton une fois par semaine et il utilisait souvent sa propre voiture s'il estimait que cela était plus efficace. M. Bruns a déclaré qu'à sa connaissance, il n'y avait pas d'autres parcs de stationnement près de son lieu de travail.

[23] (Les faits suivants ont été admis par M. Bruns dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

3. J'ai commencé à travailler en 1988 chez AGT Ltd., qui est par la suite devenue Telus.
17. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.
20. Avant d'obtenir le permis de stationnement, j'utilisais parfois ma voiture dans l'exercice de mes fonctions, mais Telus ne me remboursait pas le montant que je payais pour le stationnement.
21. Si je n'avais pas obtenu le permis de stationnement en 1998, j'aurais peut-être décidé de ne pas me rendre en voiture au travail; j'y serais allé à pied ou à vélo.
22. En 1998, je n'ai pas effectué d'heures supplémentaires chez Telus par suite du fait que Telus me fournissait un permis de stationnement.

[24] John R. Harrington a été interrogé par Curtis Stewart. M. Harrington a témoigné qu'en 1998, il travaillait chez Telus comme directeur, Gestion de l'alliance, à l'échelle de rémunération 5. M. Harrington rencontrait des employés de BC Tel, de Bell Canada et de Stentor Telephones lorsqu'il s'agissait de traiter de la nouvelle technologie et de se renseigner sur la faisabilité de l'acquisition d'autres entreprises de télécommunications. M. Harrington a qualifié de [TRADUCTION] « pénibles » les conditions de travail cette année-là. Il avait obtenu un permis de stationnement gratuit dans le parc situé à Telus Plaza, à Edmonton, et il utilisait le permis tous les jours. Aucun emplacement ne lui était réservé, mais il trouvait toujours une place. M. Harrington estimait qu'en 1998, il travaillait chaque semaine de 45 à 50 heures afin de s'acquitter de ses tâches et il croyait que s'il n'avait pas eu le permis de stationnement, il lui aurait été difficile de travailler tard. Toutefois, il supposait qu'il aurait néanmoins trouvé une façon de le faire à cause de ses responsabilités chez Telus. Il utilisait son véhicule pour se rendre à l'aéroport et en revenir et on l'indemnisait. Habituellement, il arrivait au travail entre 7 h et 7 h 30 pour faciliter les téléconférences avec les gens qui travaillaient dans le Canada central, dans un fuseau horaire différent, et il travaillait jusqu'à 17 h 30 ou 18 h. M. Harrington a convenu qu'il n'avait jamais négocié avec Telus afin d'obtenir un permis de stationnement gratuit en tant que partie intégrante de sa rémunération.

[25] M. Harrington a été contre-interrogé par Kerry Boyd. M. Harrington a déclaré que, s'il n'avait pas obtenu le permis de stationnement, il aurait payé pour garer sa voiture ailleurs. Il croyait comprendre qu'il y avait chaque matin et à la fin de l'après-midi une période de pointe de deux heures pour le service d'autobus. Il estimait qu'il était plus commode d'utiliser sa propre voiture et puisqu'il avait libre

accès au parc de stationnement, il pouvait ainsi avoir un horaire de travail plus souple étant donné qu'il vivait dans le sud-est d'Edmonton. Lorsqu'il se rendait au centre-ville d'Edmonton pour affaires, il utilisait la partie souterraine du système municipal de TLR, qui était gratuit dans certaines zones, de 9 h à 15 h. M. Harrington a convenu que Telus ne l'obligeait pas formellement à conduire une voiture à des fins commerciales et il a déclaré qu'il se rendait en avion aux réunions qui avaient lieu à l'extérieur de la ville. En 1998, son véhicule était assuré en fonction d'une utilisation pour aller au travail et en revenir et d'une utilisation occasionnelle pour affaires.

[26] (Les faits suivants ont été admis par M. Harrington dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux, figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

2. J'ai commencé à travailler en 1978 chez AGT Ltd., qui est par la suite devenue Telus.
5. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit les heures normales ou supplémentaires effectuées et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
6. J'ai obtenu mon permis de stationnement en 1986, lorsque j'ai été promu à la haute direction.
7. Avant d'obtenir le permis de stationnement, je prenais la voiture pour aller travailler chez Telus.
8. Avant d'obtenir le permis de stationnement en 1986, lorsque j'allais travailler en voiture chez Telus, je garais la voiture dans divers parcs de stationnement publics, ce qui me coûtait chaque mois environ 50 \$, et Telus ne me remboursait pas.
16. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.
18. En 1998, l'arrêt d'autobus le plus proche était situé à deux pâtés de maisons de ma résidence.

[27] Donald Barnes a été interrogé par Curtis Stewart. M. Barnes a témoigné être directeur commercial chez See Magazine. En 1998, il travaillait pour Telus Advertising Services Inc. (« TAS »), une filiale à 100 p.100 de Telus, comme directeur des ventes, échelle de rémunération 4; il était chargé de superviser et de diriger de huit à dix représentants. La société TAS était l'entité par l'entremise de laquelle l'annuaire publicitaire Pages jaunes était publié. M. Barnes a déclaré que plus de 26 000 clients faisaient passer des annonces dans l'annuaire et que la publication était créée entre le mois de mai et la fin du mois d'octobre. M. Barnes assurait la formation des représentants et les accompagnait chez les clients. Chaque représentant avait de 400 à 450 clients sur sa liste et d'autres employés, qu'on appelait les [TRADUCTION] « représentants internes » avaient jusqu'à 1 500 clients, dont ils s'occupaient principalement par téléphone. M. Barnes a déclaré qu'il y avait

énormément de travail en septembre et en octobre étant donné que de nombreux clients attendaient pour insérer leurs annonces et que certaines dates limites approchaient. L'impression même des Pages jaunes et des Pages blanches prenait trois mois. M. Barnes a déclaré qu'au fur et à mesure que les dates limites approchaient, il avait effectué d'une à quatre heures supplémentaires pendant environ 50 jours en 1998. Il utilisait sa voiture lorsqu'il se déplaçait pour vaquer aux affaires de TAS; il avait un permis de stationnement et un emplacement réservé à l'immeuble 44 Capital Boulevard (« 44 Capital »), situé au 10044 108th Street, à Edmonton. M. Barnes n'avait pas négocié le droit à un stationnement gratuit dans le cadre de son régime de rémunération. Son travail l'obligeait à se déplacer d'un bout à l'autre de la ville et il avait un téléphone cellulaire dans sa voiture. À son avis, il n'était pas pratique d'utiliser des taxis, compte tenu de la nature de ses déplacements. Il ne soumettait pas de notes de frais à TAS lorsqu'il utilisait son véhicule à des fins commerciales. Il ne consignait pas les heures effectuées, mais la plupart des heures additionnelles étaient attribuables à du travail accompli le soir et au temps qu'il passait au bureau avec des représentants pendant la fin de semaine de la fête du Travail et de l'Action de grâce. M. Barnes s'occupait de l'annuaire des Pages jaunes d'Edmonton. Il a déclaré qu'il était très important d'avoir une voiture à sa disposition au cours du mois d'octobre. En janvier et en février, le groupe chargé des ventes, composé de 40 membres, et les gestionnaires s'occupaient de vendre de la publicité nationale à des fins de placement dans d'autres annuaires, dont 98 annuaires dans les provinces de l'Ouest.

[28] M. Barnes a été contre-interrogé par Kerry Boyd. M. Barnes a déclaré qu'il croyait comprendre que le permis de stationnement était un permis personnel, qui ne devait pas être utilisé par d'autres personnes, y compris par des employés de Telus. Il n'utilisait jamais les transports publics pour aller travailler, mais sa résidence était située près d'une ligne d'autobus et la station du TLR était située à un demi-pâté de maisons de l'immeuble où il avait son bureau. Le TLR était gratuit de 9 h à 15 h, dans le cœur du centre-ville. M. Barnes estimait qu'il était plus commode d'utiliser son propre véhicule pour se rendre au travail et en revenir. En 1998, il n'avait pas consigné les heures supplémentaires effectuées et il avait touché une prime de rémunération variable pour le rendement au travail au cours de l'année. Il avait commencé à travailler chez Ed Tel en 1988 et il est devenu un employé de Telus lorsque celle-ci a acquis Ed Tel en 1992. Dans l'exercice de ses fonctions chez TAS, il préparait des avis d'emplois vacants, pour lesquels le candidat devait parfois détenir un permis de conduire valide. M. Barnes a déclaré que dans l'exercice de ses fonctions de directeur des ventes, il lui arrivait de devoir quitter le bureau et parce qu'il ne pouvait pas prédire à quel moment cela arriverait, il était commode d'avoir son véhicule dans le parc de l'immeuble où il travaillait.

Les représentants utilisaient parfois des taxis et Telus les remboursait. M. Barnes a déclaré qu'il n'y avait pas de parcs gratuits près de son bureau en 1998. Il ne savait pas pourquoi Telus lui avait délivré un permis de stationnement gratuit.

[29] Au cours du réinterrogatoire, M. Barnes a déclaré que le TLR n'était pas un moyen de transport efficace pour aller visiter des clients dans les secteurs situés ailleurs que dans le cœur du centre-ville. En 1998, 65 p. 100 des entreprises qui faisaient passer des annonces dans les Pages jaunes étaient situées dans le sud-est d'Edmonton. M. Barnes a déclaré qu'il croyait comprendre que le droit des employés à une prime de rémunération variable était lié au rendement de leur unité fonctionnelle.

[30] (Les faits suivants ont été admis par M. Barnes dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

6. En 1998, je travaillais de 8 h à 16 h 30 selon mon horaire de travail et mon salaire était basé sur une journée de travail de 7,5 heures.
15. En 1998, je n'ai pas effectué d'heures supplémentaires chez Telus du fait que Telus me fournissait un permis de stationnement.
17. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.
18. Si je n'avais pas obtenu le permis de stationnement en 1998, j'aurais peut-être décidé de ne pas me rendre au travail en voiture; j'aurais plutôt utilisé l'autobus ou j'aurais eu recours au covoiturage.

[31] Bruce R. Brandell a été interrogé par Curtis Stewart. M. Brandell a témoigné travailler chez Epcor Utilities. En 1998, il travaillait pour une filiale de Telus à titre de gestionnaire principal, Expansion de l'entreprise, échelle de rémunération 4; il travaillait à Telus Plaza et il faisait partie d'un groupe composé de sept ou huit personnes qui s'occupaient d'acquisitions. Les heures normales de bureau étaient de 8 h à 16 h 30, mais il était normal de travailler dix heures par jour, et lorsque ses collègues et lui étaient au milieu d'une opération, ils travaillaient jusqu'à 18 heures par jour, et parfois tous les jours de la semaine, au besoin. M. Brandell vivait dans le secteur Cloverdale et même s'il était vu attribuer un permis de stationnement dans le parc de Telus Plaza, il ne l'utilisait jamais. Il n'avait pas demandé le permis et il a déclaré qu'un bon jour, le permis [TRADUCTION] « s'était retrouvé sur [s]on bureau ». Il croyait comprendre qu'on lui avait remis le permis à cause du poste qu'il occupait, échelle de rémunération 4. Il n'a jamais informé ses supérieurs qu'il n'utilisait pas le permis.

[32] M. Brandell a été contre-interrogé par Rhonda Nahorniak. Il a déclaré qu'il n'était pas rémunéré pour les heures additionnelles effectuées en sus de la semaine normale de travail, mais qu'il participait au programme de rémunération variable dans le cadre duquel des primes étaient versées aux employés en fonction du rendement de leur unité de travail. Il savait que Telus avait comme politique de rembourser les employés du prix des courses en taxi et de les indemniser pour l'utilisation d'un véhicule personnel. M. Brandell possédait une voiture en 1998, mais il ne l'utilisait pas à des fins commerciales. Il a déclaré que son avis d'appel comprenait des documents génériques, en ce sens que ces documents s'appliquaient à la plupart des autres appelants et que c'était la raison pour laquelle il avait déclaré que la fourniture du permis de stationnement constituait un avantage économique pour Telus plutôt que pour lui, étant donné qu'il n'avait pas engagé de frais pour des taxis ou d'autres frais de déplacement associés à l'utilisation de sa voiture personnelle.

[33] Desmond A. Adler a été interrogé par Michael Gemmiti. M. Adler a témoigné qu'en 1998, il travaillait pour Telus Management Services Inc., une filiale de Telus, à titre de directeur, Services de réseau et d'entreprise, poste faisant partie de l'échelle de rémunération 5. M. Adler a confirmé que ses responsabilités étaient celles qui sont décrites comme suit au paragraphe 2 des aveux, figurant sous son étiquette, pièce A-1 :

[TRADUCTION]

En ma qualité de directeur, Services de réseau et d'entreprise, j'étais responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de systèmes d'entreprise ainsi que du soutien y afférent (ressources humaines, finances, trésorerie et bureaux chargés des services généraux, ainsi que soutien des systèmes existants d'autres services et filiales de Telus); je m'occupais également d'applications logicielles se rapportant au réseau fondamental de Telus (applications concernant la planification, l'approvisionnement, l'affectation, l'activation, les dossiers internes et externes des installations, la surveillance, les systèmes d'alarme et de gestion des pannes); je dirigeais et surveillais environ 150 employés, notamment des cadres, des gestionnaires de projet, des spécialistes en logiciels, des entrepreneurs et du personnel de soutien; je les orientais et les conseillais.

[34] M. Adler a déclaré qu'il travaillait depuis un bureau situé à Telus Plaza, à Edmonton, et qu'il était responsable de huit gestionnaires et de 150 employés, dont certains fournissaient leurs services à titre d'entrepreneurs indépendants. Étant donné que l'année 2000 approchait, des questions de conformité se posaient dans le monde des affaires. En 1998, M. Adler vivait à Sherwood Park (Alberta) et utilisait sa voiture pour se rendre au travail et en revenir ou pour se rendre à l'Aéroport

international d'Edmonton et en revenir, selon certaines inscriptions figurant dans ses notes de frais. M. Adler ne considérait pas son véhicule comme étant nécessaire, au sens strict du terme, pour accomplir son travail et il n'était pas rémunéré directement pour effectuer des heures supplémentaires, mais il estimait qu'il fallait effectuer un plus grand nombre d'heures pour mener à bonne fin les tâches relevant de sa responsabilité. Son permis de stationnement n'avait aucune incidence sur son rendement sauf qu'il était plus commode de se rendre au travail et d'en revenir en voiture.

[35] M. Adler a été contre-interrogé par Rhonda Nahorniak. Il a déclaré qu'il lui arrivait une fois ou deux, au cours d'un mois donné, de travailler pendant la fin de semaine. Sa résidence était située à 25 kilomètres de son bureau. En 1998, sa femme travaillait également dans le centre-ville et ils se rendaient au travail ensemble. Environ la moitié du temps, sa femme le laissait au bureau et se rendait ensuite en voiture à son lieu de travail, à 10 ou 12 pâtés de maisons de là. M. Adler n'a jamais pris l'autobus pour aller travailler en 1998. Le permis de stationnement lui donnait libre accès à Telus Plaza, ce qui était particulièrement utile pendant la fin de semaine. M. Adler a reconnu que sans le permis, il aurait dû payer pour avoir un stationnement équivalent s'il avait utilisé sa voiture afin d'aller travailler. M. Adler a convenu qu'il n'était pas obligé d'apporter sa voiture au travail et que Telus avait comme politique d'indemniser les employés pour l'utilisation d'un véhicule privé à des fins commerciales. L'avocate a référé M. Adler à une note de frais, à l'onglet 1, et à certaines inscriptions se rapportant au remboursement du prix des courses en taxi. L'avocate a signalé des inscriptions surlignées dans un imprimé, pièce R-4, intitulé [TRADUCTION] « Notes de frais des employés de Telus », indiquant que M. Adler était remboursé de ce qu'il lui en coûtait pour voyager en taxi entre l'aéroport et sa maison, soit une distance d'environ 40 kilomètres. En 1998, Telus versait aux employés 35 cents le kilomètre pour l'utilisation de leur véhicule. M. Adler a relaté qu'il en coûtait 10 \$ pour garer sa voiture à l'aéroport et il a convenu que s'il avait utilisé sa propre voiture pour aller à l'aéroport et en revenir, le coût total aurait été d'environ 40 \$, soit un montant inférieur aux frais de 55 \$ et de 52 \$ qu'il avait engagés à cette fin pour s'y rendre en taxi. M. Adler a déclaré qu'en 1998, il n'y avait pas de parc de stationnement gratuit dans le centre-ville d'Edmonton.

[36] (Les faits suivants ont été admis par M. Adler dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

6. En 1998, je travaillais de 8 h à 16 h 30 selon mon horaire de travail et mon salaire était basé sur une journée de travail de 7,5 heures.
7. En 1998, malgré mes heures normales de travail, je travaillais généralement jusqu'à 17 h 30 ou 18 h environ pendant la semaine et je travaillais habituellement une ou deux fois par mois pendant la fin de semaine, le samedi ou le dimanche, mais rarement les deux jours à la fois.
8. Je n'ai pas travaillé pendant des jours de congé en 1998.
9. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit mes heures supplémentaires et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
11. Je n'ai pas demandé de permis de stationnement puisqu'il était automatiquement fourni en raison du poste de directeur que j'occupais.
12. Je croyais comprendre qu'en 1998, Telus avait comme politique de fournir des permis de stationnement aux employés en fonction du poste qu'ils occupaient et que les employés nommés à des postes de directeur ou à un niveau supérieur recevaient des permis de stationnement.
15. En 1998, j'avais accès au parc de stationnement 24 heures sur 24, sept jours sur sept, grâce au permis de stationnement.
16. En 1998, aucun emplacement ne m'était réservé dans le parc de stationnement, mais je pouvais garer ma voiture dans toute place non réservée qui était libre.
17. En 1998, il n'est jamais arrivé que je ne trouve pas de place dans le parc de stationnement.
20. En 1998, je n'étais pas tenu d'avoir un véhicule afin d'accomplir les tâches professionnelles liées au poste que j'occupais chez Telus.
24. En 1998, je n'ai jamais été obligé d'utiliser ma voiture pour m'acquitter des fonctions de mon emploi.
26. En 1998, j'ai effectué des heures supplémentaires en sus des heures normales de travail afin de mener certaines tâches à bonne fin en temps opportun et non parce que Telus me fournissait le permis de stationnement.

[37] Joanne Beaton a été interrogée par Jasmine Sidhu. M^{me} Beaton a témoigné travailler pour Telus; en 1998, elle était directrice, Solutions en matière d'information et de processus. En cette qualité, elle était responsable de divers processus et fonctions. Étant donné que Telus et Ed Tel avaient combiné leurs activités commerciales, il y avait énormément de travail à accomplir pour coordonner les deux systèmes. M^{me} Beaton travaillait à Edmonton, mais elle se rendait dans d'autres centres importants de l'Alberta. Lorsqu'elle a commencé à travailler pour Telus, son poste faisait partie de l'échelle de rémunération 5; elle a reçu un permis de stationnement gratuitement, en 1997, lorsqu'elle a assumé le poste de directrice. M^{me} Beaton a reconnu que ses conditions d'emploi ne l'obligeaient pas à avoir un véhicule pour s'acquitter de ses fonctions. M^{me} Beaton a déclaré que le nouvel environnement de l'entreprise avait transformé Telus, autrefois AGT : la société d'État provinciale était devenue une entité composée d'un groupe de sociétés qui s'occupaient de télécommunications sur un marché fort compétitif. M^{me} Beaton a

déclaré que l'arrivée chez Telus d'un nouveau président, qui venait des États-Unis, avait eu pour effet de changer la culture au lieu de travail. Elle a déclaré que les responsabilités de son nouveau poste étaient beaucoup plus lourdes, que ce soit au point de vue de leur étendue ou de leur durée, parce qu'elle s'occupait de plusieurs gros projets. Avant d'obtenir son permis de stationnement, M^{me} Beaton voyageait en autobus ou se rendait au travail avec son mari dans leur véhicule familial. M^{me} Beaton a déclaré qu'en sa qualité de membre de la haute direction, elle trouvait que les exigences étaient lourdes et elle travaillait bien souvent de 12 à 15 heures par jour, y compris pendant la fin de semaine. Elle estimait qu'elle travaillait jusqu'après 19 h trois jours par semaine et au moins trois samedis par mois. Étant donné qu'en 1998, la technologie était inadéquate comparativement à ce qu'elle est maintenant, on ne pouvait accomplir énormément de travail à domicile à cause des exigences en matière de sécurité et de confidentialité, de sorte que M^{me} Beaton préférait travailler à son bureau. M^{me} Beaton utilisait son véhicule pour se rendre à Camrose, à Fort McMurray et à Calgary et, trois fois par semaine en moyenne, elle allait à l'aéroport. À Telus Plaza, aucun emplacement ne lui était assigné mais elle trouvait toujours une place. M^{me} Beaton a déclaré qu'elle croyait que ses efforts seraient récompensés par un avancement chez Telus et qu'elle avait touché une prime de rémunération variable. Elle a déclaré que le permis de stationnement lui assurait un environnement sûr, ce qui lui permettait de se rendre au travail et d'en revenir en dehors des heures normales de bureau. Le parc de stationnement chauffé était situé dans le même immeuble que son bureau. Le permis lui avait été délivré par le Service des immeubles de Telus.

[38] M^{me} Beaton a été contre-interrogée par Rhonda Nahorniak. M^{me} Beaton a reconnu qu'elle n'avait jamais discuté de permis de stationnement avec qui que ce soit chez Telus avant de recevoir ce permis. Elle n'avait pas conclu de contrat de travail écrit avec Telus. L'arrêt d'autobus le plus proche était situé à deux pâtés de maisons de sa résidence, mais elle trouvait le permis de stationnement commode, car il lui donnait un sentiment de sécurité qui n'existe pas quand on gare sa voiture dans la rue la nuit. Avant d'obtenir le permis gratuit, elle garait sa voiture à Place Canada, où son mari travaillait, ce qui lui coûtait 140 \$ par mois, et Telus ne la remboursait pas. M^{me} Beaton a déclaré qu'elle allait en voiture à Camrose, à 100 kilomètres d'Edmonton, ainsi qu'à Red Deer, à environ 150 kilomètres, et à Calgary, mais non à Lethbridge; elle ne se rappelait pas le nombre de voyages effectués à ces endroits. M^{me} Beaton utilisait son véhicule pour assister à des réunions à Edmonton, lesquelles étaient parfois prévues, parfois imprévues. M^{me} Beaton soumettait une demande de remboursement à Telus pour l'utilisation de son véhicule à des fins commerciales et elle consignait les distances dans un journal, mais ce journal n'est plus disponible. M^{me} Beaton ne savait pas pendant combien de jours elle s'était absentée de son bureau

en 1998. Elle ne se rappelait pas à quel moment la seconde voiture familiale avait été achetée, mais avant 1998, elle utilisait parfois les transports publics pour aller au travail et en revenir. M^{me} Beaton a déclaré que Telus ne l'obligeait pas à avoir un véhicule pour s'acquitter de ses fonctions et elle a convenu que le permis de stationnement gratuit lui épargnait d'avoir à garer sa voiture ailleurs à ses frais. Selon elle, le permis lui permettait d'effectuer un plus grand nombre d'heures et de s'acquitter de sa tâche d'une façon plus efficace. En 1998, M^{me} Beaton prenait de temps en temps des taxis étant donné qu'il y avait une station de taxis à proximité et que le prix des courses lui était remboursé. Si elle utilisait sa voiture et qu'elle devait payer pour la garer à un certain endroit, Telus la remboursait. L'avocate a référé M^{me} Beaton à une liasse de notes de frais, pièce R-5, pour l'année 1998, montrant que celle-ci avait demandé le remboursement de 22 courses en taxi, selon les inscriptions surlignées. M^{me} Beaton a convenu que Telus n'avait pas pu donner de raisons ou de critères précis pour justifier la fourniture de son permis de stationnement.

[39] (Les faits suivants ont été admis par M^{me} Beaton dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

5. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit les heures normales ou supplémentaires effectuées et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
7. Telus me fournissait le permis de stationnement dans le cadre des avantages qui m'étaient conférés en ma qualité de directrice.
16. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.

[40] Mary-Patricia Barry a été interrogée par Jasmine Sidhu. M^{me} Barry a témoigné travailler pour la Ville d'Edmonton à titre de gestionnaire, Direction des communications. En 1998, elle travaillait chez Telus comme directrice, Leadership et Formation, Ressources humaines, à Telus Plaza, à Edmonton. Son poste faisait partie de l'échelle de rémunération 5; elle a reçu un permis de stationnement au mois de juillet 1996, lorsqu'elle a assumé ses fonctions de directrice. Sa section avait un budget annuel de sept millions de dollars et comptait 65 employés. M^{me} Barry a déclaré qu'elle croyait comprendre que le permis de stationnement lui avait été fourni gratuitement parce qu'elle avait atteint le niveau de directrice et qu'il visait à lui permettre de s'acquitter de ses fonctions. La semaine régulière de travail était de 37,5 heures, mais M^{me} Barry effectuait de deux à quatre heures additionnelles chaque semaine et elle travaillait parfois le dimanche. Telus avait comme politique de verser une prime aux employés si certains objectifs d'entreprise étaient atteints. Le mandat de M^{me} Barry consistait à assurer une formation de qualité

supérieure à 13 000 employés de Telus, et des salles de classe ont été utilisées pour donner 20 000 jours-étudiants d'enseignement en 1998. M^{me} Barry a déclaré qu'elle n'était pas obligée, à proprement parler, d'utiliser son véhicule dans le cadre de son emploi, mais que cela était commode, parce qu'elle devait se rendre à différents endroits, à Edmonton et ailleurs. Elle n'était pas obligée de détenir un permis de conduire valide pour exercer ses fonctions de directrice. M^{me} Barry estimait qu'elle utilisait sa voiture de six à huit fois par mois à des fins commerciales.

[41] M^{me} Barry a été contre-interrogée par Rhonda Nahorniak. M^{me} Barry a reconnu qu'en 1998, sa résidence n'était située qu'à un pâté de maisons d'un arrêt d'autobus. Elle a convenu qu'elle avait obtenu le permis de stationnement parce qu'elle avait atteint le niveau de directrice et qu'elle aurait pu utiliser d'autres moyens de transport. Elle prenait parfois un taxi, mais il était plus efficace d'utiliser sa voiture afin de transporter le matériel d'enseignement pour les séances de formation, et Telus l'indemnisait au taux de 35 cents le kilomètre. À son avis, il était plus efficace de se rendre en voiture au travail et de garer la voiture dans le parc de Telus Plaza en utilisant son permis. M^{me} Barry ne connaissait pas de parc de stationnement gratuit dans le centre-ville en 1998. Si elle n'avait pas eu le permis de stationnement, elle aurait envisagé de garer sa voiture ailleurs, mais elle aurait néanmoins utilisé sa voiture pour aller travailler au lieu d'utiliser les transports publics.

[42] (Les faits suivants ont été admis par M^{me} Barry dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

6. En 1998, je n'ai pas consigné par écrit les heures supplémentaires effectuées et je n'ai pas soumis de documents à Telus à cet égard.
16. En 1998, j'effectuais des heures supplémentaires chez Telus afin d'atteindre les objectifs et les résultats d'entreprise pour lesquels je pourrais être reconnue, et le permis de stationnement me facilitait la tâche.
17. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.
20. En 1998, je n'ai utilisé que très rarement le permis de stationnement (peut-être une ou deux fois) en vue d'assister à un événement ou pour garer ma voiture dans le centre-ville à des fins personnelles ne se rattachant pas à mon emploi.

[43] Randy Bayrack, qui a été interrogé par Curtis Stewart, a témoigné être courtier en immeubles, mais en 1998, il travaillait chez Telus à titre de gestionnaire de projet en technologies de l'information, échelle de rémunération 4, au bureau situé coin 107th Street et 100th Avenue, à Edmonton. Il faisait partie de l'unité de communication avancée qui assurait les connexions ADSL à Internet et qui aidait diverses unités

fonctionnelles de Telus à comprendre les avantages qu'offrait aux clients ce nouveau produit, qui était plus rapide que la connexion par modem et leur permettait d'utiliser une seule ligne téléphonique pour la voix et les données. Au départ, il n'y avait pas beaucoup d'employés dans son unité fonctionnelle, mais par la suite, il dirigeait 50 employés, dont un grand nombre travaillaient dans la catégorie ADSL. M. Bayrack travaillait chez Ed Tel depuis 1979 et il détenait un permis de stationnement pour le parc situé coin 107th Street et 100th Avenue. M. Bayrack utilisait sa voiture pour affaires et il se rendait en voiture à Calgary en moyenne une fois par semaine. Telus l'indemnisait en fonction du kilométrage. M. Bayrack n'avait pas demandé le permis de stationnement et, avant de le recevoir, il se rendait au travail en voiture. Aucune condition d'emploi ne l'obligeait à posséder ou à conduire un véhicule, mais il croyait que cela accroissait son efficacité et lui permettait d'accomplir plus de travail et de retourner plus vite chez lui. En sa qualité d'employé salarié, il était souvent au travail avant 8 h et après 18 h, et il travaillait habituellement au bureau le samedi et chez lui le dimanche. Il avait signé avec Telus Advanced Communications une entente prévoyant qu'il pourrait continuer à bénéficier du permis de stationnement qui lui avait été délivré lorsqu'il travaillait chez Ed Tel. M. Bayrack a déclaré qu'il avait toujours pu trouver une place pour garer sa voiture en 1998.

[44] M. Bayrack a été contre-interrogé par Kerry Boyd. M. Bayrack a convenu qu'il y avait un arrêt d'autobus à deux pâtés de maisons de sa résidence, dans le lotissement Mill Woods, mais il estimait qu'il était plus commode de conduire sa voiture, en particulier avant et après les heures de pointe. La station de TLR était située près de son bureau. En 1998, il ne consignait pas les heures effectuées. Il utilisait sa voiture à des fins commerciales à Edmonton et s'il garait la voiture à Telus Plaza, il devait payer les frais y afférents étant donné que son permis n'était pas valide à cet endroit. Il se rendait en voiture à des réunions à Red Deer, mais il allait en avion à Calgary, après s'être rendu en voiture à l'aéroport. Il a convenu qu'il aurait pu prendre un taxi et demander un remboursement en soumettant une note de frais. Pendant certaines périodes d'activité intense durant jusqu'à trois semaines, il travaillait jusqu'à une heure ou encore plus tard et il retournait chez lui dans sa voiture. Il estimait qu'il lui en aurait coûté au moins 30 \$ pour se rendre en taxi de son bureau à sa résidence.

[45] (Le fait suivant a été admis par M. Bayrack dans le paragraphe numéroté reproduit ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

16. Je n'ai pas rempli de formulaire T2200 pour l'année d'imposition 1998.

[46] Randall Lee Edgar a été interrogé par Michael Gemmiti. M. Edgar a déclaré être comptable. En 1998, il travaillait chez Telus Management Services Inc., une filiale de Telus, à titre d'analyste financier d'entreprise, échelle de rémunération 4. Il avait commencé à travailler pour AGT en 1987; après l'acquisition, il a continué à travailler chez Telus, où il s'occupait de planification financière et de questions de dettes mettant en cause des agences de cotation des titres; il s'occupait également de la documentation relative aux valeurs mobilières, de la préparation de rapports annuels, du dépôt des documents requis auprès du CRTC et de questions se rattachant aux fusions et aux acquisitions. Il était au courant de la question de l'avantage imposable que posait la fourniture d'un permis de stationnement parce qu'il avait un ami, Dan Chow, qui travaillait également à Telus Plaza et qui avait eu gain de cause dans l'appel qu'il avait interjeté par suite de la cotisation établie par le ministre. M. Edgar a déclaré qu'en 1998, il n'avait pas utilisé son véhicule à des fins commerciales. Il avait consigné les heures supplémentaires effectuées jusqu'à la fin du mois de février, mais il n'avait pas continué à le faire pendant le reste de l'année 1998. Il devait effectuer des heures de travail additionnelles pour respecter certains délais fixés par les organismes de réglementation à l'égard des dépôts. Il n'avait pas demandé de permis de stationnement, et le permis lui avait été remis par son adjoint exécutif. Aucun emplacement ne lui était réservé, mais en 1998, il y avait toujours de la place. Il prenait l'autobus pour aller travailler avant de recevoir le permis de stationnement, mais il s'était rendu compte qu'il pouvait effectuer chaque jour une heure additionnelle s'il se servait de sa voiture pour aller au bureau et en revenir. En 1998, il a utilisé le permis de stationnement deux ou trois fois tout au plus à des fins personnelles.

[47] M. Edgar a été contre-interrogé par Rhonda Nahorniak. Il a identifié certaines inscriptions dans son journal, pièce R-6, pour les mois de janvier et de février, où il avait consigné les heures effectuées, notamment pendant la fin de semaine. Il a reconnu qu'en 1998, aucune condition d'emploi n'exigeait qu'il possède une voiture ou qu'il détienne un permis de conduire valide. Il ne se rappelait pas avoir utilisé sa voiture à des fins commerciales cette année-là. En 1998, il a touché une prime de rémunération variable à l'égard de son rendement; il souscrivait à l'énoncé de la ligne de conduite de Telus, selon lequel [TRADUCTION] « [l]e rendement individuel n'entre pas en ligne de compte aux fins du paiement ». M. Edgar a touché sa prime au moyen d'un dépôt direct selon le relevé produit sous la cote R-7. Il a déclaré qu'il avait supposé que le permis de stationnement visait à lui permettre d'effectuer plus facilement des heures additionnelles au cours de certaines périodes, étant donné qu'il était plus commode de se rendre en voiture au travail plus tôt ou d'y rester plus tard lorsque le service d'autobus était moins fréquent. Il avait utilisé

l'autobus pour aller travailler pendant bien des années et il était habitué à ce moyen de transport, mais en 1998, il n'utilisait pas les transports publics même si le service jusqu'au quartier où il résidait était adéquat. Il ne se rappelait pas avoir pris un taxi pour affaires en 1998. Il a déclaré que s'il n'avait pas obtenu le permis de stationnement gratuit, il lui aurait néanmoins fallu accomplir la quantité de travail nécessaire afin de respecter les délais stricts de dépôt de certains documents.

[48] Roy Albert Viteychuk a été interrogé par Jasmine Sidhu. M. Viteychuk a témoigné être chargé de cours au Northern Alberta Institute of Technology (le « NAIT »). En 1998, il travaillait chez Telus à titre de gestionnaire, Analyse et entretien de commutateurs, échelle de rémunération 3. Il avait commencé à travailler chez Ed Tel en 1970 et il a continué à travailler pour Telus après la fusion, en 1996. En 1998, il était responsable d'une quarantaine d'employés, des techniciens s'occupant de mises à niveau, de corrections de pannes et de surveillance de l'ensemble du système toute l'année durant. Le matériel de commutation était situé dans huit centres serveurs. M. Viteychuk a déclaré qu'à cause des urgences en 1998, il croyait avoir effectué un plus grand nombre d'heures que d'habitude, mais il ne sait pas pendant combien de jours, de fins de semaine ou de congés il avait travaillé ou combien d'heures par jour il avait effectuées cette année-là. Il a déclaré que les composants électroniques tombent en panne de temps en temps et que, même si de nombreux systèmes sont dotés d'un système de secours, il arrive parfois que de 20 000 à 80 000 téléphones ne fonctionnent pas à cause d'un événement quelconque. Il travaillait dans un bureau situé coin 104th Street et 104th Avenue et il a obtenu son permis lorsqu'il a été muté à cet endroit, mais il ne se rappelle pas la date. Avant de recevoir le permis qui lui donnait droit à un emplacement réservé, il se rendait en voiture au travail et il garait la voiture dans d'autres parcs exploités par Telus, ce qui lui coûtait 13,85 \$ toutes les deux semaines. Il n'utilisait pas son permis gratuit à des fins personnelles, mais il pouvait le prêter à d'autres employés de Telus. Le poste qu'il occupait chez Telus ne l'obligeait pas à avoir un véhicule. Il ne sait pas combien de fois, en 1998, il avait utilisé sa voiture dans le cadre de son emploi, mais il transportait au besoin de l'équipement de rechange jusqu'à certains endroits. Il était membre de l'équipe de reprise après sinistre et il était avantageux pour lui de garer sa voiture au lieu de travail, de façon à y avoir rapidement accès même si, au centre de commutation, deux véhicules de Telus étaient disponibles. Si les deux véhicules étaient utilisés, il pouvait se servir de sa propre voiture pour transporter le matériel ou les cartes CP de rechange.

[49] M. Viteychuk a été contre-interrogé par Kerry Boyd. M. Viteychuk a déclaré que Telus fonctionnait selon la théorie du [TRADUCTION] « N plus un », commune dans l'industrie des télécommunications. L'idée d'avoir sa voiture à sa disposition

pour les urgences était la sienne, il ne s'agissait pas d'une directive de ses supérieurs. Il gara la voiture dans un emplacement réservé, dans un parc souterrain chauffé, et il a convenu qu'il n'y avait pas d'autres parcs comparables qui étaient disponibles gratuitement. Il a déclaré qu'il aurait pu prendre un autobus pour aller travailler, étant donné que l'horaire d'autobus était adéquat. Pendant les heures de travail, il utilisait souvent l'un des deux véhicules de Telus, s'il y en avait un qui était disponible. Il savait que Telus avait comme politique d'indemniser les employés pour l'utilisation d'un véhicule personnel à des fins commerciales, mais il ne se rappelait pas s'il avait soumis une demande de remboursement à cet égard en 1998. M. Viteychuk a déclaré que sans le permis de stationnement gratuit, il n'aurait peut-être pas utilisé sa voiture pour aller travailler, mais il aurait plutôt utilisé la navette entre sa résidence, à Sherwook Park, et son bureau, à Edmonton.

[50] (Le fait suivant a été admis par M. Viteychuk dans le paragraphe numéroté reproduit ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

24. En 1998, je n'ai pas effectué d'heures supplémentaires chez Telus du fait que Telus me fournissait le permis de stationnement.

[51] Carol Amelio a été interrogée par Curtis Stewart. M^{me} Amelio a déclaré être avocate et travailler pour une société pharmaceutique, à Edmonton. En 1998, elle travaillait chez Telus comme directrice, Relations avec les clients. Elle a confirmé que ses tâches étaient celles qui sont énoncées au paragraphe 2 de ses aveux, pièce A-1 :

[TRADUCTION]

En ma qualité de directrice, Relations avec les clients, j'étais chargée de gérer trois centres d'appels entrants distincts (dans trois villes différentes), d'une façon efficace et efficiente, en réglant les plaintes des clients et en répondant à leurs questions pour le groupe de sociétés Telus (à l'exclusion de Telus Mobility); j'enquêtais sur les plaintes des clients pour le compte du directeur général et des cadres supérieurs, Services de résidence et d'affaires, et je réglais ces plaintes, j'analysais la rétroaction des clients en vue de déceler les causes de questions clés, je recommandais des stratégies de prévention des problèmes et des plans d'amélioration de la satisfaction des clients et je communiquais chaque mois à l'organisation les tendances dans la rétroaction des clients comme catalyseur des efforts d'amélioration du processus.

[52] M^{me} Amelio travaillait à Edmonton, à Telus Plaza, dans un centre de contact spécialisé s'occupant des plaintes, des enquêtes et des réponses. Son poste faisait partie de l'échelle de rémunération 5; elle supervisait des employés qui fournissaient des services tous les jours de l'année, et notamment des employés travaillant dans un

bureau à Calgary. Telus avait comme politique de répondre aux plaintes des clients dans un délai de 24 heures et de donner une réponse complète à une demande de renseignements dans un délai de 48 heures. Selon une estimation prudente, M^{me} Amelio aurait travaillé, en 1998, 50 heures par semaine, mais elle ne consignait pas les heures supplémentaires effectuées en plus de la semaine régulière de travail de 37,5 heures, et ne soumettait pas de documents à Telus à cet égard. La charge de travail fluctuait et il arrivait que M^{me} Amelio doive travailler plus de 50 heures par semaine. M^{me} Amelio n'était pas expressément rémunérée pour les heures supplémentaires, mais la structure d'entreprise de Telus était telle que presque tous, et en particulier les cadres supérieurs, effectuaient de longues heures. En 1993, il y avait eu des licenciements, et un gel de l'embauchage avait été imposé, mais la charge de travail était demeurée la même et les employés qui restaient devaient travailler plus fort. M^{me} Amelio avait obtenu son permis de stationnement en 1992, lorsqu'elle avait commencé à travailler pour le groupe de sociétés Telus. Cinq gestionnaires lui rendaient compte et elle devait procéder à des examens trimestriels. M^{me} Amelio a déclaré qu'à son avis, le permis lui permettait de travailler tard plus facilement, parce qu'elle pouvait garer sa voiture à l'intérieur et se faire accompagner d'un préposé à la sécurité jusqu'à sa voiture. Étant donné qu'elle avait trois enfants, elle préférait rester plus tard au bureau au lieu d'apporter du travail chez elle. Telus ne lui avait jamais demandé d'avoir un véhicule pour s'acquitter de ses fonctions; elle utilisait principalement la voiture pour aller au travail et en revenir, mais elle se servait également de sa voiture pour se rendre à certains endroits afin de mener des enquêtes ou de visiter les clients qui avaient porté plainte. En 1998, l'arrêt d'autobus le plus proche était situé à deux pâtés de maisons de sa résidence. En 1992, lorsqu'elle avait eu une entrevue pour un poste de conseillère juridique, l'échelle de rémunération y afférente ne lui donnait pas droit à un permis de stationnement, mais le chef du contentieux en avait de toute façon demandé un et le Service des immeubles de Telus lui avait délivré le permis. Elle avait perdu le permis à un moment donné et le même service lui en avait délivré un autre.

[53] M^{me} Amelio a été contre-interrogée par Kerry Boyd. Elle a déclaré qu'il était plus commode de se rendre au travail en voiture et qu'un aspect important du permis de stationnement était la sécurité qu'offrait le parc souterrain éclairé, avec des [TRADUCTION] « boutons d'alarme » installés ici et là. À son avis, les transports publics ne constituaient pas une solution de rechange viable, mais elle a convenu qu'elle aurait pu utiliser des taxis pour aller et venir entre sa résidence, à Riverbend, dans le sud-est d'Edmonton, et son bureau, lorsqu'elle arrivait tôt ou qu'elle partait tard. Le matin, elle n'avait pas d'heure d'arrivée fixe, et en 1998, elle ne consignait pas ses heures et ne soumettait pas de feuilles de temps à Telus. Elle n'avait pas à

posséder ou à conduire de voiture afin d'accomplir son travail, mais elle utilisait néanmoins la voiture trois ou quatre fois par semaine afin de pouvoir travailler en dehors des heures normales. Elle allait à Calgary en avion en utilisant les lignes commerciales et prenait sa voiture ou un taxi pour se rendre à l'aéroport. Il arrivait parfois qu'en revenant de Calgary, elle aille au bureau avant de retourner chez elle. Elle travaillait au 44 Capital, qui est situé près de la station Corona du TLR, et elle utilisait parfois ce système dans le secteur du centre-ville, mais lorsqu'elle devait transporter [TRADUCTION] « un tas de matériel », elle se servait de sa voiture. Telus la remboursait des frais de taxi. En 1998, il n'y avait pas d'autres parcs de stationnement gratuits et il était difficile de trouver une place étant donné que les parcs situés à proximité étaient habituellement complets.

[54] Curtis Stewart, avocat des appelants, a informé la Cour que l'appelant Henry P. Lazarenko était en Floride et qu'il ne témoignerait pas. Toutefois, étant donné que tous les appels étaient entendus sur preuve commune, M. Lazarenko voulait que son appel se poursuive.

[55] (Les faits suivants ont été admis par M. Lazarenko, dans les paragraphes numérotés reproduits ci-dessous des aveux figurant sous son étiquette, dans le cahier, pièce A-1.)

[TRADUCTION]

1. En 1998, je travaillais chez Telus comme directeur général, Ingénierie et Construction.
2. J'ai commencé à travailler chez Ed Tel, le prédécesseur de Telus, en 1965.
3. En 1998, je résidais au 6125 157A Avenue, à Edmonton (Alberta).
4. En 1998, je faisais partie de l'échelle de rémunération 5 chez Telus.
5. En 1998, je travaillais de 8 h à 16 h 30 selon mon horaire de travail et mon salaire était basé sur une journée de travail de 7,5 heures.
6. En 1998, je n'ai jamais travaillé en dehors de mes heures normales de travail.
7. J'ai obtenu mon permis de stationnement en 1990, lorsque je travaillais chez Ed Tel.
8. Je n'ai pas demandé de permis de stationnement.
9. Mon permis de stationnement m'autorisait à garer ma voiture dans le parc de stationnement situé dans l'immeuble 44 Capital Boulevard, situé au 10044 108th Street, à Edmonton (Alberta).
10. En 1998, j'avais accès au parc de stationnement 24 heures sur 24, sept jours sur sept, grâce au permis de stationnement.
11. En 1998, un emplacement m'avait été assigné dans le parc de stationnement.
12. En 1998, l'emplacement 55 m'avait été attribué dans le parc de stationnement.
13. Je ne payais pas Telus pour utiliser le permis de stationnement.

14. En 1998, je n'étais pas obligé, selon mes conditions d'emploi chez Telus de posséder un véhicule pour accomplir mes tâches professionnelles.
15. En 1998, Telus m'accordait une indemnité mensuelle d'environ 120 \$ pour mon véhicule.
16. En 1998, je n'ai pas soumis de notes de frais à Telus à l'égard de l'utilisation de mon véhicule.
17. Avant de recevoir le permis de stationnement, je me rendais au travail en voiture ou j'avais recours aux transports publics.
18. Avant de recevoir le permis de stationnement, lorsque j'allais travailler en voiture, je garais la voiture dans un garage local, je payais les frais de stationnement et je n'étais pas remboursé de mes frais.
19. Si je n'avais pas obtenu le permis de stationnement en 1998, je crois que je me serais néanmoins rendu au travail en voiture et que j'aurais payé les frais de stationnement.

[56] L'avocat a déclaré que, conformément à l'aveu qui était fait dans une lettre datée du 29 décembre 2006, pièce A-1, onglet A, à la fin du cahier, les appelants acceptaient la juste valeur marchande du permis de stationnement, dans chacun des cinq parcs, que le ministre avait attribuée à chaque appelant au cours de l'année d'imposition 1998.

[57] Les appelants ont fini de présenter leur preuve.

[58] Sharon Verenka a été interrogée par Kerry Boyd. Elle a témoigné travailler comme adjointe administrative, mais elle a travaillé chez Telus pendant 12 ans, jusqu'en 2001. En 1998, elle travaillait au Service des immeubles avec trois autres employés, qui rendaient tous compte à Harold Latham. Leur travail consistait à s'occuper des permis de stationnement dans des parcs situés dans trois immeubles, à Edmonton, accordés aux employés de Telus qui faisaient partie d'une échelle de rémunération donnée ou d'une échelle supérieure, ou occupant le poste de directeur. Il y avait une liste d'attente pour les employés qui demandaient une place de stationnement qu'ils devaient payer. Par suite de la fusion de Telus avec Ed Tel, ou de l'acquisition d'Ed Tel par Telus, certains employés avaient un droit acquis à leurs permis de stationnement même si, selon la politique de Telus, l'échelle de rémunération de leur titulaire ne donnait pas automatiquement droit au stationnement. M^{me} Verenka a identifié une demande d'emplacement de stationnement, pièce A-1, onglet 6, et un autre formulaire similaire, onglet 7, qui avait été modifié en vue d'inclure l'avertissement selon lequel les emplacements et permis attribués ne devaient être [TRADUCTION] « ni sous-loués, ni cédés, ni transférés, à défaut de quoi le titulaire perdait immédiatement, sans préavis, le droit au stationnement ». Pour qu'un permis de stationnement soit délivré à un employé de Telus auquel la disposition relative aux droits acquis ne s'appliquait pas, l'employé en question devait faire partie

de l'échelle de rémunération 5 ou d'une échelle plus élevée. M^{me} Verenka a déclaré qu'en pareil cas, son service n'avait pas à connaître la description de travail de la personne faisant la demande ni si cette dernière effectuerait des heures supplémentaires ou si elle avait besoin d'un véhicule pour accomplir son travail. Les mêmes critères s'appliquaient à tous les parcs de stationnement. Le permis pouvait être utilisé à des fins personnelles et il pouvait être prêté pour une période restreinte à un autre employé de Telus, à condition que le service dans lequel M^{me} Verenka travaillait en soit avisé. Le Service des immeubles de Telus exigeait des frais mensuels pour chaque permis et facturait à l'interne la section ou l'unité fonctionnelle à laquelle le titulaire du permis était affecté.

[59] M^{me} Verenka a été contre-interrogée par Curtis Stewart. Elle a déclaré ne pas savoir pourquoi les employés faisant partie de l'échelle de rémunération 5 ou d'une échelle supérieure, recevaient automatiquement un permis de stationnement et elle ne connaissait pas non plus la nature de leurs fonctions. Elle s'occupait de l'application des lignes directrices et de la politique en matière de stationnement. Les frais mensuels étaient imputés au centre de coûts, et par la suite attribués à une section, à un groupe ou à un service au sein de l'organisation Telus. M^{me} Verenka a déclaré que les permis de stationnement étaient attribués pour un parc de stationnement particulier.

[60] Douglas Brian Connor a été interrogé par Kerry Boyd. M. Connor a témoigné travailler pour l'Edmonton Transit System (l'«ETS») depuis 30 ans. Il est programmeur, responsable du service d'autobus tous les jours de l'année, y compris les jours de congé et pendant les événements spéciaux. M. Connor a fait référence au ETS Ride Guide, Fall & Winter 1998/99 (Guide de l'utilisateur de l'ETS, automne et hiver 1998-1999), pièce R-8, qui renfermait des renseignements généraux au sujet des tarifs, des correspondances et d'autres questions. Le guide était publié deux fois l'an et contenait trois cartes : la carte du service de jour, la carte du service de fin de soirée, la carte du service dans le centre-ville, et comprenait un tableau de la fréquence du service sur les lignes. Chaque carte était accompagnée d'une légende, portant sur des questions telles que le service de base, le service aux heures de pointe et le service de fin de soirée, les zones d'autobus et des questions connexes. M. Connor a fait référence à une copie agrandie de la carte du service de jour, pièce A-9, sur laquelle les couleurs magenta et bleue indiquaient respectivement le service aux heures de pointe et le service de base. Les cases dans lesquelles il y a divers chiffres indiquaient le numéro des autobus qui arrivaient à un moment donné à l'endroit en question et si, à un arrêt, il y avait également une station du TLR. La carte du service de fin de soirée, faisant partie de la pièce R-8, montrait la structure des parcours après 22 h, pendant la semaine, ainsi que pendant la fin de semaine et les jours de congé.

M. Connor a déclaré que l'ETS tentait de fournir un service d'autobus aux résidents à moins de 800 mètres de leur maison. La carte du service dans le centre-ville, qui fait également partie de la pièce R-8, montre le cœur du centre-ville et l'emplacement des stations de TLR qui sont souterraines. Les points noirs qui s'y trouvent renferment une flèche indiquant le sens du parcours. Le tableau concernant la fréquence du service sur les lignes indiquait les parcours et la fréquence au moyen de symboles appropriés qui visaient à renseigner le lecteur, y compris le symbole " - " utilisé dans un espace pour indiquer qu'il n'y avait pas de service à ces heures-là. M. Connor a déclaré qu'un annuaire des parcours, pièce R-10, entrant en vigueur le 30 août 1998, avait été mis à la disposition du grand public. Les horaires d'autobus sont établis en fonction de la saison et, à compter du mois de septembre, tous les autobus fonctionnent puisque les cours ont commencé dans les écoles et dans les universités. À la fin de l'année universitaire et à la fin du mois de juin, lorsque les écoles ferment pour l'été, certains rajustements sont apportés au service d'autobus. Pendant l'été, le service est moins fréquent sur certaines lignes, principalement sur les lignes où il y a un grand nombre d'élèves et d'étudiants. Une section de l'ETS s'occupe des services nécessaires lorsqu'il y a des événements spéciaux. M. Connor a fait référence à la pièce R-10, onglet 8, pages 1 et 2, se rapportant à un vaste secteur appelé la ligne 8. Sur la carte, on utilise les lettres A, B, C, et ainsi de suite comme symboles pour indiquer les points de synchronisation, et le service express sur certaines lignes est indiqué à l'aide du symbole figurant dans la légende. L'horaire de semaine pour la ligne 8 est indiqué aux pages 3 et 4 et donne les points de correspondance et les heures de départ depuis un arrêt particulier. M. Connor a déclaré qu'il y a un service de prolongement de parcours sur certaines lignes, offrant un moins grand nombre d'arrêts entre un secteur tel que Mill Woods et le centre-ville. L'horaire du samedi pour la ligne 8 figure à la page 5, onglet 8, et les horaires du dimanche et des jours de congé sont inclus à la page suivante, suivie d'une page indiquant tous les numéros de correspondance de la ligne 8, l'emplacement des arrêts et le sens du parcours. M. Connor a déclaré qu'en 1998, ces renseignements pouvaient être obtenus à l'aide de téléphones à clavier, l'utilisateur pouvant obtenir des renseignements automatisés au sujet de l'horaire en signalant un code à quatre chiffres. M. Connor a déclaré qu'un extrait du guide, pièce R-11, se rapportait à la ligne 35, une ligne de fin de soirée qui fonctionnait après 22 h avant le 31 août 1998, lorsqu'elle a été remplacée par la ligne 325. M. Connor a déclaré avoir utilisé son ordinateur muni d'un logiciel approprié pour produire les cartes dans le contexte d'une adresse résidentielle particulière. La liasse de feuilles a été produite sous la cote R-12. En 1998, le logiciel, désigné par l'acronyme SLIM, était mis à la disposition du personnel des services de la Ville d'Edmonton pour leur permettre d'identifier diverses installations. M. Connor a utilisé le programme afin de trouver les arrêts d'autobus, indiqués à l'aide d'un petit

cercle. Sur des feuilles distinctes, pièce R-12, il a identifié comme suit l'adresse de la résidence de chaque appelant, à Edmonton, en 1998 :

[TRADUCTION]

- p. 1 : Carol Amelio – 714 Burley Drive NW
- p. 2 : Douglas Alloway – 3 Blue Quill Crescent NW
- p. 3 : Donald Barnes – 7208 100th Avenue NW
- p. 4 : Mary-Patricia Barry – 16045 123A Street NW
- p. 5 : Randy Bayrack – 3640 30th Street NW
- p. 6 : Joanne Beaton – 8704 142nd Street NW
- p. 7 : Myron S. Borys – 8703 42nd Avenue NW
- p. 8 : Bruce Brandell – 9607 96th Street NW
- p. 9 : Randall L. Edgar – 72 Ekota Crescent NW
- p. 10 : John Harrington – 21 Greenoch Crescent NW
- p. 11 : Henry Lazarenko – 6125 157A Avenue NW

[61] M. Connor a fait référence à la pièce R-12, page 1, une carte du quartier où Carol Amelio vivait en 1998, et du Bulyea Drive, situé à proximité, lequel était desservi par les lignes 30 et 31 et par la ligne 35 plus tard dans la soirée. Le service desservant Mill Woods était fréquent, parce qu'il s'agissait d'un secteur à forte population. Les deux premières lignes assuraient la liaison avec Southgate, où les passagers pouvaient prendre l'autobus 9 afin d'aller au centre-ville ou pouvaient prendre un autobus de la ligne 17, un express. La carte figurant à la page 2 de la pièce en question est une carte du secteur où Douglas Alloway vivait. Il y avait deux arrêts d'autobus à la 28th Avenue, près de la résidence Alloway, située au 3 Blue Quill Crescent. Selon la carte figurant à la page 3, qui s'appliquait à Donald Barnes, il y a deux arrêts à la 101st Avenue, sur la ligne 1, offrant en 1998 un service aux 15 minutes aux heures de pointe et aux 30 minutes pendant le reste de la journée. La résidence de Mary-Patricia Barry, au 16045, 123A Street, illustrée sur la carte à la page 4, était située plus près de la ligne 162, à la 121st Street, et les autobus allaient au centre-ville depuis cet endroit. De plus, la ligne 16, à environ un pâté de maisons et demi de la résidence de M^{me} Barry assurait un service jusqu'à 1 h. M. Connor a déclaré que la carte, à la page 5, s'applique à la résidence de Randy Bayrack, au 3640 30th Street NW, située dans un quartier desservi par trois différentes lignes qui, ensemble, assuraient un service aux quinze minutes à cause du chevauchement des horaires. Les autobus descendaient la 31A Street, et transportaient les passagers jusqu'à l'un de deux points de correspondance pour permettre à ceux-ci de poursuivre leur chemin jusqu'au centre-ville. Aux heures de pointe, les autobus des lignes 69 et 72 passaient dans les deux sens le long de la rue et allaient jusqu'au même point de correspondance, de sorte qu'il était possible de prendre le premier autobus qui passait. Joanne Beaton vivait au 8704 142nd Street NW, comme le montre la carte, page 6. Il y

avait un arrêt à moins d'un pâté de maisons et la ligne 112 assurait le service jusqu'au centre-ville aux 15 minutes au cours de la journée, jusqu'au soir, l'autobus 115 passant alors aux 30 minutes. Myron S. Borys vivait au 8703 42nd Avenue, carte de la page 7, et son quartier était desservi par la ligne 66 où un autobus passait aux 15 minutes avant 22 h et aux 30 minutes par la suite. L'arrêt le plus proche, dans le cas de M. Borys, était situé coin Millbourne Road NW et 42A Avenue, à environ deux pâtés de maisons de chez lui. La carte, à la page 8, montre le secteur résidentiel où Bruce Brandell vivait en 1998. La maison de M. Brandell, située au 9607 96th Street NW, était desservie par la ligne 85 et il y avait un arrêt à deux pâtés de maisons de chez lui. Ce secteur est situé près du centre-ville et les autobus de la ligne 85 au cours de la journée et de la ligne 86 le soir assuraient une service fréquent. La résidence de Randall L. Edgar est indiquée sur la carte, page 9, au 72 Ekota Crescent NW. La ligne 64 effectuait cinq voyages vers le centre-ville le matin et huit voyages en sens inverse, l'après-midi. L'arrêt d'autobus le plus proche de la résidence de M. Edgar était situé Knottwood Road E, à environ trois pâtés et demi de maisons. Le secteur était également desservi par la ligne 8, qui amenait les passagers à un point de correspondance, à Lakewood. M. Connor a déclaré que M. Edgar aurait pu prendre un autobus coin 102nd Street et 102nd Avenue, près de Telus Plaza, à 21 h 38, et prendre ensuite un autobus 76 à 22 h 13, à Lakewood, pour arriver à l'arrêt situé près de chez lui vers 22 h 23. M. Connor estimait que le voyage, depuis l'arrêt d'autobus situé dans le centre-ville jusqu'à la porte de la maison de M. Edgar, aurait duré moins d'une heure. En 1998, John Harrington vivait au 21 Greenoch Crescent NW, comme le montre la carte, à la page 10. L'arrêt d'autobus le plus proche était situé coin 40th Avenue et 55th Street, sur la ligne 60, qui allait à Millgate. Les autobus de cette ligne effectuaient sept voyages jusqu'au centre-ville le matin et cinq voyages en sens inverse l'après-midi. Le soir, le secteur était desservi par l'autobus 75, qui passait toutes les heures jusqu'à 22 h, mais le dernier arrêt était plus éloigné de la résidence de M. Harrington. M. Connor a déclaré que, pour arriver à l'arrêt le plus proche de sa maison, M. Harrington devait arriver à Lakewood à temps pour prendre l'autobus de 22 h 15. Henry Lazarenko vivait au 6125 157A Avenue NW, indiqué sur la carte, page 11, et son quartier était desservi par la ligne 181, qui passait le long de la 156th Avenue et assurait le service aux trente minutes depuis deux arrêts d'autobus situés à moins de 800 mètres de sa résidence. Toutefois, il n'y avait pas de service sur ces parcours après 18 h, et il aurait fallu que M. Lazarenko prenne le TLR à 17 h 48 depuis le centre-ville afin de monter dans le dernier autobus de la ligne 181. Autrement, M. Lazarenko aurait eu un kilomètre et demi à faire à pied pour arriver chez lui. M. Connor a déclaré qu'un grand nombre de gens de ce secteur se rendaient en voiture au stationnement incitatif et garaient gratuitement leur voiture pendant la journée. M. Connor a déclaré qu'en 1998, le coût d'un laissez-passer mensuel pour adultes était de 50 \$ et

qu'il en coûtait 1,60 \$ comptant par voyage. Le TLR était gratuit dans le centre-ville entre 9 h et 15 h.

[62] M. Connor a été contre-interrogé par Curtis Stewart, qui l'a renvoyé à la pièce R-12 et au tableau indiquant la fréquence du service, pièce R-8. En utilisant comme exemple un voyage jusque chez Carol Amelio, M. Connor a également fait référence à l'annuaire des parcours – pièce R-10, et a déclaré que si M^{me} Amelio avait quitté le centre-ville à 21 h, en se dirigeant vers le sud sur la ligne 9, elle serait arrivée à Southgate à 21 h 51 et à l'arrêt le plus proche de sa maison à 22 h 06, 65 minutes après avoir quitté le centre-ville, pour continuer à pied jusque chez elle. M. Connor a déclaré qu'il y avait un service d'heure de pointe sur la plupart des parcours, jusqu'à 18 h. Quant à Douglas Alloway, qui vivait au 3 Blue Quill Crescent NW, page 2 de la pièce R-12, M. Connor a déclaré que M. Alloway aurait pu quitter le centre-ville à 21 h 01 et voyager sur la ligne 9 jusqu'à Southgate où il serait arrivé à 21 h 45, à temps pour prendre l'autobus, pour 12 minutes, jusqu'à l'arrêt le plus proche de chez lui. M. Connor a signalé que l'heure de départ au point de correspondance est importante étant donné que le temps d'attente varie d'un parcours à l'autre. M. Connor estimait qu'au cours de la soirée, il aurait fallu de 15 à 20 minutes pour aller en voiture du centre-ville à Southgate. Quant au service que Donald Barnes aurait pu utiliser, carte de la page 3, M. Connor a déclaré que M. Barnes aurait pu prendre l'autobus, qui passait aux 30 minutes, depuis un arrêt situé à un pâté de maisons de Telus Plaza, à 21 h 24, pour arriver chez lui à 21 h 38. M. Connor a déclaré que Mary-Patricia Barry aurait pu utiliser la ligne 9 depuis le centre-ville, le service étant assuré aux 15 minutes. En prenant l'autobus à 21 h 08, M^{me} Barry serait arrivée à Northgate 32 minutes plus tard et aurait ensuite pris l'autobus 16 à 22 h, pour arriver à l'arrêt le plus proche de chez elle à 22 h 19. M. Connor estimait que le même voyage, en voiture, aurait pris environ 25 minutes. M. Connor a calculé le temps nécessaire pour que Randy Bayrack se rende chez lui le soir en utilisant les transports publics. En quittant l'arrêt, dans le centre-ville, à 21 h 08, M. Bayrack serait arrivé à Millgate à 21 h 30, et aurait ensuite pris l'autobus 78, à 22 h 15, pour arriver 15 minutes plus tard à l'arrêt le plus proche de chez lui. M. Connor estimait que le même voyage, en voiture, aurait pris de 25 à 30 minutes. Joanne Beaton vivait dans un secteur desservi par la ligne 1. M. Connor a déclaré que si M^{me} Beaton avait quitté la 101st Street et l'avenue Jasper, à 20 h 58, elle serait arrivée à l'arrêt, coin 142nd Street et Stony Plain Road, à 21 h 26, juste à temps pour voir l'autobus 115 partir sans elle. L'autobus suivant ne serait arrivé qu'à 22 h 12, 44 minutes plus tard, et il aurait alors fallu cinq minutes pour arriver à l'arrêt le plus proche de chez elle, à une courte distance à pied de sa maison. De l'avis de M. Connor, il aurait été plus rapide pour M^{me} Beaton de marcher jusque chez elle depuis l'arrêt de la

142nd Street au lieu d'attendre l'autobus suivant. M. Connor estimait que le même voyage, en voiture, aurait pris environ 15 minutes. M. Connor a indiqué le meilleur parcours que Myron Borys, dont la résidence est indiquée sur la carte, à la page 7 de la pièce R-12, aurait pu prendre pour se rendre chez lui en utilisant les transports publics. En quittant le centre-ville, coin 102nd Street et 102nd Avenue, à 21 h 08, M. Borys serait arrivé à la station de Millgate avant 21 h 30 et aurait pris ensuite l'autobus 66 à 21 h 45, qui l'aurait laissé à l'arrêt le plus proche de chez lui six minutes plus tard. De l'avis de M. Connor, M. Borys n'aurait pas économisé beaucoup de temps en se rendant chez lui en voiture étant donné que les autobus ne faisaient pas de nombreux arrêts, à cette heure-là, le soir. M. Connor a parlé du parcours envisagé et de la durée du voyage, en ce qui concerne Randall L. Edgar, 72 Ekota Crescent NW, lors de son interrogatoire principal, mais il n'a pas mentionné que M. Edgar avait le choix de quitter le centre-ville à 21 h 08 pour arriver à Lakewood à 21 h 43 et prendre un autobus 64, qui l'aurait amené chez lui vers 21 h 55, ce qui aurait pris moins de temps que tout autre parcours. M. Connor a déclaré que John Harrington aurait pu se rendre chez lui, au 21 Greenoch Crescent NW, carte de la page 10, en prenant l'autobus à 21 h 08 depuis le centre-ville, pour arriver à Millgate à 21 h 30 et prendre l'autobus 60 à 21 h 31 jusqu'à l'arrêt situé près de chez lui, où il serait arrivé avant 21 h 40. M. Connor a déclaré que la plupart des chauffeurs d'autobus attendaient que l'autobus 8 arrive à la station, mais que certains chauffeurs n'attendaient pas, ce qui voulait dire que les passagers devaient attendre plus longtemps. M. Connor a déclaré que l'on conseillait aux usagers des transports publics de choisir les meilleures heures pour se déplacer, parce que s'ils partaient plus tôt, le voyage durait parfois plus longtemps. M. Connor estimait que, le soir, il aurait fallu à M. Harrington 25 minutes pour se rendre chez lui en voiture. M. Connor a déclaré que la résidence de Henry Lazarenko, au 6125 157A Avenue NW, carte de la page 11, était située dans un secteur où il était très difficile de prendre l'autobus après 18 h. M. Connor a déclaré que l'ETS s'efforçait le plus possible d'assurer aux passagers et aux chauffeurs un environnement sûr, mais il se posait parfois des problèmes à cause du comportement désordonné ou criminel de certains usagers des transports publics. Le TLR est doté d'un personnel de sécurité qui n'est pas armé.

[63] Harold Latham a été interrogé par Kerry Boyd. M. Latham a témoigné travailler comme agent des achats pour les écoles publiques d'Elk Island. En 1998, il travaillait chez Telus comme gestionnaire, Services aux clients, une division du Service des immeubles. Il travaillait chez Ed Tel depuis 1978 comme acheteur. En 1996, il est devenu gestionnaire, Services aux clients, et six employés dépendaient de lui, notamment Sharon Verenka; il était responsable des services de stationnement de Telus depuis le nord de Red Deer. Il rendait compte au directeur, Service des

immeubles. M. Latham a déclaré que chez Ed Tel, les voitures étaient garées selon le principe du premier arrivé, premier servi, et que les parcs de stationnement étaient à l'extérieur, sauf les emplacements 6 et 7, au centre de commutation, et le parc situé à l'intérieur de l'immeuble 44 Capital. La société Ed Tel avait conclu avec le syndicat des conventions collectives qui prévoyaient le droit au stationnement pour les employés d'un rang donné. La fusion d'Ed Tel avec Telus avait causé de l'agitation et Telus avait élaboré une nouvelle politique en matière de stationnement, dans laquelle entraient en ligne de compte divers facteurs, notamment l'échelle de rémunération de l'employé et l'emplacement de l'installation. Un énoncé sommaire, d'une page, de la politique avait été remis aux employés de Telus. Le classement antérieur applicable aux employés d'Ed Tel, ou les niveaux, sont devenus les échelles de rémunération du nouveau système de Telus. Seuls certains employés de l'échelle de rémunération 4 obtenaient un permis de stationnement, mais tous les employés de l'échelle de rémunération 5 et des échelles supérieures se voyaient accorder un permis. Certains permis gratuits étaient délivrés à d'autres employés qui étaient admissibles conformément à une clause relative aux droits acquis. M. Latham a déclaré que son service demandait un montant mensuel de 189 \$ en facturant le centre de coûts approprié responsable de l'emploi du titulaire du permis. Tous les parcs extérieurs de stationnement exploités par Telus en Alberta étaient gratuits. Les employés de Telus soumettaient un formulaire de demande dans lequel ils donnaient des renseignements au sujet du véhicule qu'ils utiliseraient et indiquaient l'échelle de rémunération applicable à leur poste. M. Latham a identifié l'ancienne version du formulaire, pièce A-1, onglet 6, et le nouveau formulaire à l'onglet suivant. M. Latham a déclaré qu'habituellement, il inscrivait les employés faisant une demande sur une liste d'attente même si l'échelle de rémunération de ceux-ci était plus élevée que celle d'un employé qui avait déjà un permis ou un emplacement réservé. M. Latham a déclaré qu'il supposait que chaque employé payait d'une façon ou d'une autre le stationnement dans le contexte de ce que l'on appelait, au sein de l'organisation, des [TRADUCTION] « dollars Telus », en ce sens qu'il n'y avait pas réellement échange d'argent, mais que l'on se contentait de faire des inscriptions dans le système interne de comptabilité. De temps en temps, le service de M. Latham établissait les justes valeurs marchandes applicables au stationnement, mais l'intention n'était pas de générer des bénéfices par suite de la fourniture d'un stationnement aux employés. S'il n'y avait pas de place à Telus Plaza pour un employé qui avait droit à un permis gratuit, Telus louait une place dans un parc voisin appartenant à une entité indépendante ou exploité par une entité indépendante comme Expert Parking Inc. conformément à une entente comme celle qui a été produite sous la cote A-1, onglet 3. Expert Parking Inc. exploitait également le guichet dans la partie du parc qui était accessible au public moyennant certains frais. M. Latham a déclaré que les parcs intérieurs étaient munis de caméras et de boutons d'alarme ici et là et que l'on pouvait

faire appel à des agents de sécurité, mais qu'aucun préposé à la sécurité n'était expressément affecté à un parc de stationnement. La politique était d'accompagner les femmes à leur véhicule jusqu'à une distance de huit pâtés de maisons si celles-ci devaient garer leur voiture dans un parc extérieur ou dans la rue. M. Latham a déclaré qu'avant de délivrer un permis de stationnement, il n'était pas tenu compte de facteurs tels que la nature du poste ou l'obligation d'effectuer des heures supplémentaires. Le permis était valide 24 heures sur 24, tous les jours de l'année.

[64] M. Latham a été contre-interrogé par M. Curtis Stewart. M. Latham a déclaré qu'il imputait le coût d'un permis mensuel à un service précis et qu'il ne savait pas si les employés faisant partie des échelles de rémunération admissibles versaient de l'argent pour le droit au stationnement au moyen d'une retenue sur leur salaire ou de quelque autre façon. Toutefois, M. Latham a confirmé qu'aucun employé ne payait pour avoir le droit de garer sa voiture dans un lot extérieur appartenant à Telus.

[65] L'avocat a produit sous la cote R-13 l'affidavit de Richard Grajkowski, coordinateur, Analyse des parcours et Inspections de sécurité, pour les transports publics du comté de Strathcona, à Sherwood Park (Alberta). L'affidavit de Doug Morgan, gestionnaire, Conception des services, pour les transports publics de Calgary, a été produit sous la cote R-14. La demande d'aveux de fait a été produite sous la cote R-15, et les éléments versés au dossier par l'intimée ont été produits sous la cote R-16.

[66] L'intimée a terminé de présenter sa preuve. Les appelants n'ont pas soumis de contre-preuve.

[67] Curtis Stewart, avocat des appelants, a soutenu qu'il s'agissait principalement pour la Cour de savoir si le permis de stationnement que Telus fournissait aux appelants constituait un avantage en leur faveur au sens de l'alinéa 6(1)a) de la Loi, étant donné que cette disposition oblige les employés à inclure dans leur revenu les montants qui ne constituent pas un traitement ou un salaire conformément au paragraphe 5(1) de la Loi. Un problème se pose lorsqu'il s'agit de déterminer la valeur d'un avantage, qui doit pouvoir être établie en argent. L'avocat a reconnu que les permis de stationnement avaient été fournis aux appelants par Telus, et reçus par ceux-ci, dans le cadre de leur emploi. Toutefois, l'avocat a fait valoir que le mot « avantage » n'est pas défini dans la Loi et que certaines décisions étayaient la position des appelants selon laquelle les permis de stationnement ne leur conféraient pas d'avantage économique, parce que la fourniture du stationnement était principalement avantageuse pour Telus et que tout bénéfice personnel dont jouissait un appelant était accessoire, par rapport aux fins commerciales primordiales de Telus. De l'avis de

l'avocat, le permis de stationnement fourni par Telus n'était pas une acquisition matérielle qui conférait un avantage économique à l'appelant parce qu'il n'accroissait pas les actifs nets du bénéficiaire s'il était tenu compte de l'opération dans son ensemble. En outre, l'avocat a déclaré que le droit est clair : un paiement principalement effectué au profit de l'employeur n'est pas imposable entre les mains de l'employé. Par conséquent, il est important de savoir qui est le principal bénéficiaire d'un tel paiement. L'avocat a fait référence à deux décisions de la Cour canadienne de l'impôt (sur lesquelles nous reviendrons plus loin), dans lesquelles la Cour a conclu que la fourniture d'un permis de stationnement gratuit à des employés, par Telus, n'avait pas pour effet de conférer un avantage imposable. Dans une autre affaire mettant en cause des employés de Saskatchewan Telecommunications (« SaskTel »), le juge de la Cour de l'impôt avait conclu que la fourniture du stationnement était plus avantageuse pour SaskTel que pour les employés de celle-ci et que les employés n'avaient pas reçu un avantage imposable en ce qui concerne le droit au stationnement qui leur avait été accordé lorsqu'ils n'avaient pas besoin de leur véhicule à des fins commerciales, dans l'exercice de leur emploi, ce qui était le cas 70 p. 100 du temps. L'avocat a soutenu que la preuve montrait clairement que Telus avait fourni les permis de stationnement gratuits aux appelants de manière ouverte et transparente, conformément à la politique énoncée, et qu'il ne s'agissait pas d'un moyen de cacher une rémunération additionnelle. De plus, la preuve démontrait que la fourniture du stationnement était surtout avantageuse pour Telus à cause de la nature des fonctions exercées par les appelants, qui avaient tous de grosses responsabilités et une lourde charge de travail parce qu'ils occupaient un poste faisant partie de l'échelle de rémunération 5 ou d'une échelle supérieure ou, s'ils faisaient partie de l'échelle de rémunération 4, parce qu'ils étaient également obligés, en raison de leurs fonctions, d'arriver tôt, de travailler tard ou d'effectuer un grand nombre d'heures supplémentaires pendant la semaine ainsi que pendant certains jours de congé et pendant la fin de semaine. L'avocat a fait valoir que, de toute évidence, la possibilité de garer sa voiture grâce au permis permettait aux appelants de s'acquitter de leurs tâches d'une façon efficace en raison de la souplesse qu'offrait l'arrangement concernant le stationnement pour ce qui est de leur horaire de travail. L'avocat a soutenu que, dans l'ensemble, c'était Telus qui bénéficiait du permis de stationnement parce que cela permettait aux cadres supérieurs d'avoir libre accès à leur véhicule à des fins commerciales et leur permettait de travailler plus facilement en dehors des heures normales de bureau au cours d'une période de forte activité dans l'histoire de l'entreprise de Telus, et que Telus avait pris une décision commerciale en fournissant des permis gratuits à certains employés. L'avocat a signalé que Telus avait comme politique de rembourser les employés du prix des courses en taxi et de les indemniser pour l'utilisation de leur véhicule personnel et que la haute direction, dans chaque

service ou dans chaque unité fonctionnelle de Telus, décidait de ceux qui auraient droit à un permis de stationnement.

[68] Rhonda Nahorniak, avocate de l'intimée, a déclaré que la position du ministre était claire. La fourniture d'un permis de stationnement gratuit était un à-côté, reçu dans le cadre de l'emploi, et constituait un avantage imposable. Selon son interprétation de la preuve, Telus n'obligeait pas les appelants à utiliser leur véhicule à des fins commerciales, et les appelants pouvaient utiliser des taxis ou d'autres moyens de transport et être indemnisés à cet égard. Étant donné que Telus n'imposait pas aux appelants, comme condition d'emploi, de posséder un véhicule ou de détenir un permis de conduire valide, il était évident que les permis de stationnement avaient une valeur pécuniaire réelle puisque les appelants auraient été obligés de payer pour garer leur voiture dans un parc similaire. Selon la façon dont l'avocate interprétait la jurisprudence, il s'agissait d'un avantage important qui satisfaisait au critère *de minimus* appliqué dans les décisions où la valeur réelle d'un avantage dont jouissait un employé était minime, et qu'il ne valait pas la peine d'établir cette valeur aux fins de l'inclusion dans le revenu. L'avocate a soutenu que la juste valeur marchande d'un permis de stationnement annuel gratuit était élevée et que les appelants qui utilisaient leur permis bénéficiaient de la commodité, du confort et de la sécurité qu'offrait l'accessibilité, 24 heures sur 24, toute l'année durant, à un parc de stationnement par opposition aux transports publics. L'avocate a fait valoir qu'étant donné que les frais engagés pour se rendre au travail et en revenir, sans plus, ne sont pas déductibles en vertu de la Loi, les frais de stationnement constituent simplement une autre dépense associée à l'emploi, et ce, que l'employé effectue les heures normales ou qu'il effectue des heures supplémentaires. L'avocate a reconnu que le ministre ne devait pas critiquer le sens des affaires de Telus, mais la preuve montrait clairement que les seuls critères démontrables que Telus utilisait pour délivrer un permis de stationnement se rapportaient au rang occupé par le bénéficiaire ou à l'échelle de rémunération du bénéficiaire, sauf si ce dernier était par ailleurs admissible selon un arrangement concernant les droits acquis découlant de la fusion d'Ed Tel et de Telus. L'avocate a soutenu que les décisions de la Cour de l'impôt invoquées par les appelants se rapportaient à l'année d'imposition 1994, à un moment où la politique de Telus était différente, comme le montre le paragraphe 3 des aveux globaux, et que les faits applicables dans ces cas-là n'étaient pas présents en l'espèce. L'avocate a reconnu que la situation de Dan Delaloye était différente de celle des autres appelants, en ce sens qu'il utilisait chaque année son véhicule, que Telus avait loué pour lui, à des fins commerciales pendant 95 jours, comme le montre un carnet de route, et que le cas de Bruce Brandell, qui n'utilisait jamais le permis, se trouvait à l'autre extrémité du spectre. Toutefois, les autres appelants jouissaient clairement d'un avantage qui était loin d'être simplement accessoire. L'avocate a fait référence à l'entente conclue

avec les avocats des appelants au sujet de la juste valeur marchande des emplacements utilisés par les appelants, et elle a soutenu que l'on n'avait soumis aucun élément de preuve permettant à la Cour d'arriver à une autre valeur, que cette valeur soit basée sur le coût de l'avantage pour Telus ou qu'il s'agisse de la valeur pour un appelant en sa qualité d'employé, bien que la Cour soit peut-être prête à répartir au prorata la valeur de l'avantage entre Telus et chaque appelant individuel.

[69] En réponse, les avocats des appelants ont soutenu que, selon la jurisprudence actuelle, si un tribunal conclut qu'une chose est fournie à un employé principalement au profit de l'employeur, l'employé ne reçoit aucun avantage et que cela met fin à l'affaire. Quant au motif commercial de Telus lorsqu'elle fournit les permis, les avocats ont soutenu que la politique voulant que ces permis soient attribués aux cadres supérieurs était raisonnable, en particulier dans le contexte de la charge de travail fort lourde qui leur était imposée en 1998, comme le démontre la preuve.

[70] La disposition pertinente de la Loi figure à l'alinéa 6(1)a), qui est rédigé comme suit :

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

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 :

a) Valeur des avantages – 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 : [...]

Le mot « avantage » n'est pas défini dans la Loi.

[71] Dans l'arrêt *The Queen v. Savage* (1983), 83 DTC 54, la Cour suprême du Canada a adopté le passage reproduit ci-dessous des motifs de jugement rendus par le juge Evans dans l'arrêt *The Queen v. Poynton*, [1972] 3 O.R. 727, page 738, [72 DTC 6329, pages 6335 et 6336] :

[TRADUCTION] Je ne crois pas que ces termes ne visent que les avantages liés à la charge ou à l'emploi en ce sens qu'ils représentent une forme de rémunération pour des services rendus. S'il s'agit d'une acquisition importante qui confère au contribuable un avantage économique et qui ne fait pas l'objet d'une exemption comme, par exemple, un prêt ou un cadeau, elle est alors visée par la définition compréhensive de l'article 3.

[72] Selon la position prise par les appelants, eu égard aux circonstances des présents appels, la fourniture d'un permis de stationnement gratuit ne représentait pas une acquisition matérielle, au sens de l'octroi d'un avantage économique, puisque les actifs nets du bénéficiaire du permis de stationnement ne s'accroissaient pas.

[73] Dans l'arrêt *Attorney General of Canada v. Hoefele et al*, 95 DTC 5602, la Cour d'appel fédérale était saisie de la question de savoir si les contribuables qui étaient tenus par leur employeur de quitter Calgary pour s'installer à Toronto et qui recevaient une allocation hypothécaire pour couvrir le coût élevé du logement à Toronto avaient reçu un avantage imposable au sens de l'alinéa 6(1)a) de la Loi. À la page 5604, le juge Linden a dit ce qui suit :

Par conséquent, selon la Cour suprême, pour qu'elle soit imposable à titre d'« avantage », une rentrée doit conférer un avantage économique. En d'autres termes, pour qu'elle soit imposable, la rentrée doit avoir pour effet d'augmenter la valeur nette du patrimoine du bénéficiaire. À l'inverse, la rentrée qui n'augmente pas celle-ci n'est pas un avantage et n'est pas imposable. Le remboursement d'une dépense n'est donc pas imposable, car la valeur nette du patrimoine du bénéficiaire ne s'en trouve pas accrue.

[74] À la page 5605, le juge Linden a ajouté ce qui suit :

[...] Si, dans le cadre de l'opération globale, la situation financière de l'employé n'est pas améliorée, c'est-à-dire s'il s'agit d'une opération où les différents éléments s'annulent lorsqu'on les considère dans leur ensemble, la rentrée n'est pas un avantage et, par conséquent, elle n'est pas imposable en vertu de l'alinéa 6(1)a). Peu importe que la dépense soit engagée relativement à des frais occasionnés par l'accomplissement du travail, un déplacement lié à l'emploi ou l'emménagement dans un nouveau lieu de travail, tant que l'employeur ne paie pas les dépenses quotidiennes ordinaires de l'employé.

[75] En l'espèce, la fourniture aux appelants d'un permis de stationnement gratuit par Telus avait de toute évidence pour effet d'éviter à ceux-ci d'avoir à engager eux-mêmes des frais en vue d'avoir droit au stationnement. En ce sens, et sans plus, un avantage était conféré aux appelants, la juste valeur marchande de l'avantage variant de 1 500 \$ à 2 800 \$ par année, selon l'emplacement du parc et selon qu'une place leur était expressément attribuée ou non. La fourniture du permis de stationnement gratuit par Telus n'était pas une opération dont les différents éléments s'annulaient au sens de l'arrêt *Hoefele*. Il s'agissait plutôt d'un avantage économique quantifiable.

[76] La question de savoir si c'était surtout Telus qui profitait de cet avantage est encore plus importante. Selon la position prise par les appelants, c'était l'employeur qui bénéficiait de l'avantage économique et il ne s'agissait donc pas d'un avantage imposable entre leurs mains. Les appelants font valoir que Telus engageait d'autres frais lorsque les employés travaillaient en dehors des heures normales de bureau et qu'elle avait comme politique, en 1998, de payer le prix des courses en taxi entre la maison d'un employé et son lieu de travail lorsque celui-ci commençait à travailler tôt le matin ou qu'il finissait de travailler tard le soir, comme on l'admet au paragraphe 3 des aveux globaux produits sous la cote A-1. En outre, Telus avait comme politique de payer le prix des courses en taxi au cours des heures normales de bureau lorsque les employés devaient se déplacer dans l'exercice de leurs fonctions. Les appelants soutiennent que si certains employés arrivaient tôt ou travaillaient tard et qu'ils utilisaient leur véhicule, Telus profitait de leur travail en dehors des heures normales de bureau, de sorte qu'elle était la principale bénéficiaire de l'avantage tiré de l'utilisation des permis de stationnement de ces employés.

[77] En ce qui concerne les principes généraux applicables au paragraphe 6(1), le professeur Vern Krishna, dans l'ouvrage intitulé *Fundamentals of Canadian Income Tax* (9^e éd.) (Carswell, 1996), aux pages 229 et 230, a dit ce qui suit :

[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. Par conséquent, cette analyse comporte plusieurs éléments :

1. L'employé a-t-il reçu un avantage économique ou a-t-il bénéficié d'un avantage économique?
2. L'avantage économique est-il quantifiable en argent?
3. L'avantage économique était-il avantageux pour l'employé ou était-il plutôt avantageux pour l'employeur?
4. L'employeur a-t-il conféré l'avantage économique à l'employé au titre, dans le cadre ou en vertu de la relation d'emploi qu'il entretient avec l'employé?

Si l'on répond à toutes ces questions par l'affirmative, l'avantage économique ou l'acquisition matérielle constitue un avantage imposable résultant de l'emploi, à moins que la loi n'exempte expressément cet avantage de l'impôt. [Je souligne.]

[...]

La troisième question dont il faut tenir compte est de savoir si c'était le contribuable qui profitait de l'avantage économique ou si c'était l'employeur qui avait conféré cet avantage. Un paiement qui est principalement effectué au profit de l'employeur n'est pas imposable entre les mains de l'employé. Par conséquent, il s'agit essentiellement de savoir qui est le principal bénéficiaire du paiement. Ainsi, lorsqu'un employeur exige que l'employé suive des cours d'informatique, de façon à être mieux formé pour son travail, le coût de la formation ne constitue pas un avantage imposable entre les mains de l'employé, même si ce dernier acquiert des compétences et devient un employé plus précieux. L'avantage pour l'employé est accessoire aux avantages qu'en tire l'employeur.

De même, lorsque l'employeur envoie l'employé suivre des cours de langue seconde, les frais sont principalement engagés au profit de l'employeur même si l'employé est ainsi mieux formé et que ses compétences sont plus monnayables. Qu'en est-il si l'employeur envoie l'un de ses cadres supérieurs à Paris pour trois ans en le remboursant de tous ses frais? Y aurait-il une différence selon que le cadre a 45 ans ou qu'il a 70 ans?

Toutefois, il n'existe aucun critère clair permettant de déterminer ce qui constitue un avantage pour l'employé et ce qui est commode pour l'employeur, en particulier lorsqu'il existe des avantages mutuels. Le critère de la commodité pour l'employeur ne donne pas à entendre que l'employé ne peut pas tirer plaisir de la tâche qui lui est confiée. Ainsi, le directeur d'hôtel qui est « contraint » à vivre dans une suite de luxe dans un hôtel de villégiature n'est pas imposable sur la valeur de la suite si son travail l'oblige à être sur les lieux. [Je souligne.]

[78] Dans l'arrêt *R. Peter B. Lowe v. Her Majesty the Queen*, 96 DTC 6226, la Cour d'appel fédérale examinait le cas d'un contribuable qui était chargé de compte pour une société d'assurance. À la demande et aux frais de son employeur, le contribuable et sa femme avaient assisté à une conférence à La Nouvelle-Orléans. Le ministre avait inclus un avantage dans le revenu du contribuable en fixant la valeur à la différence entre le coût du voyage pour l'employeur et le montant estimatif attribuable à la partie du voyage se rattachant aux affaires. Le juge Stone, au nom de la Cour, a dit ce qui suit à la page 6230 :

[...] À la lumière de la jurisprudence existante, il me semble d'une part, qu'aucune portion des dépenses de voyage de l'appelant ne devrait être considérée comme un avantage personnel sauf si une telle portion représente une acquisition importante ou une valeur économique pour lui, et d'autre part que ladite portion ne devrait pas être considérée comme un avantage imposable au sens de l'alinéa 6(1)a) de la Loi si elle n'était qu'accessoire à ce qui constituait avant tout un voyage d'affaires. Le juge de la Cour de l'impôt a conclu que le voyage de l'appelant à La Nouvelle-Orléans n'était pas principalement un voyage d'agrément, mais un voyage pour le compte de l'employeur; il a en conséquence admis 80 pour 100 des coûts de l'appelant

relativement à la portion affaires du voyage. Il a refusé d'admettre la totalité des dépenses d'entreprise au motif que le voyage à La Nouvelle-Orléans constituait dans une certaine mesure une [TRADUCTION] « récompense » pour l'appelant et parce qu'il en avait tiré de l'agrément. Lorsque l'on tient compte du temps que l'appelant a passé à La Nouvelle-Orléans pour le compte de l'entreprise de son employeur, on peut facilement constater qu'il a eu fort peu de temps pour son agrément personnel. Il n'est pas non plus clair qu'il existait un élément de « récompense » pour l'appelant. Il pourrait bien y avoir des cas où existe une situation de véritable « récompense » où l'on pourrait conclure qu'un employé a en quelque sorte gagné un voyage – auquel cas le coût de ce voyage serait, en tout ou en partie, imposable entre les mains de l'employé. En l'espèce, il me semble que la question fondamentale est de savoir s'il s'agissait principalement, d'après les faits, d'un voyage d'affaires ou d'agrément. En l'espèce, il a été conclu qu'il s'agissait d'un voyage d'affaires. À mon avis, le côté agrément pour l'appelant doit être considéré comme simplement accessoire aux buts d'affaires puisqu'il a consacré aux affaires une importante partie de son temps à La Nouvelle-Orléans.

[79] Dans la décision *McGoldrick v. Canada*, [2003] A.C.I. n° 502, la juge Woods était saisie de l'appel interjeté par un contribuable qui travaillait dans un casino où les employés avaient le droit de prendre à la cafétéria, au lieu de travail, un repas gratuit par quart de travail. L'employeur leur accordait également le droit d'assister à des spectacles et leur remettait gratuitement des jambons et des dindes. Au paragraphe 20 de ses motifs, la juge Woods a dit ce qui suit :

Selon le témoignage du vice-président des ressources humaines de Casino Rama, l'utilisation obligatoire du Turtle Islet Café constituait un avantage pour l'employeur. Si l'élément personnel est accessoire, cela ne devrait pas constituer un avantage imposable. À mon avis, l'élément personnel n'est pas accessoire. Le fait que M. McGoldrick n'aimait pas manger au Turtle Islet Café ne devrait pas être un élément déterminant. De plus, l'argent épargné n'est pas sans importance, si on le compare au montant de l'avantage imposable et il faudrait en tenir compte.

[80] Au paragraphe 23 de ses motifs, en ce qui concerne les spectacles, la juge Woods a conclu que M. McGoldrick n'y assistait qu'occasionnellement et n'admettait pas qu'un avantage avait été « reçu ». La juge Woods a décidé que le coût des dindes et des jambons reçus gratuitement de l'employeur par le contribuable devait être inclus dans le revenu conformément à l'alinéa 6(1)a) de la Loi.

[81] Le contribuable en a appelé devant la Cour d'appel fédérale. Le jugement de la cour a été rendu par le juge Malone, et il a été publié : 2004 CAF 189. Aux paragraphes 3 à 5 inclusivement, le juge Malone a dit ce qui suit :

[3] M. McGoldrick travaille au Casino Rama dans un grand complexe de casinos près d'Orillia, en Ontario. Casino Rama offre à ses employés un repas gratuit par quart de travail à la cafétéria. Les employés ne sont pas autorisés à apporter des aliments dans les locaux du casino pour des raisons hygiéniques, et il n'est pas pratique de manger à l'extérieur en raison de l'emplacement du casino. Les seules solutions offertes à ceux qui ne veulent pas manger à la cafétéria sont soit de ne pas manger, soit d'utiliser les machines distributrices fournies par l'employeur. La plupart du temps M. McGoldrick a mangé à la cafétéria des employés, même s'il n'a pas apprécié son expérience.

L'instance devant la Cour de l'impôt

[4] Devant la Cour de l'impôt, M. McGoldrick a fait valoir que le paiement de ces repas ne constituait pas un avantage imposable parce qu'ils n'ont pas été fournis pour des raisons liées aux relations avec les employés. Ils ont plutôt été fournis uniquement pour des considérations commerciales, notamment l'hygiène, qui ont donné lieu à une règle empêchant tous les employés d'apporter leurs propres repas dans les locaux du casino. Il soutient que la fourniture de ces repas gratuits n'est pas un avantage imposable si le profit personnel qui en est retiré est simplement accessoire à la fin commerciale. Subsidiairement, il prétend que les repas n'étaient pas imposables parce qu'ils constituent un remboursement pour le fait de ne pas être autorisé à apporter ses repas au travail. Le remboursement pour des menues dépenses est également une exception établie à l'alinéa 6(1)a) (voir *The Queen c. Hoefele*, 95 DTC 5602).

[5] La juge de la Cour de l'impôt a examiné un certain nombre de précédents jurisprudentiels, tiré un certain nombre de conclusions de fait et conclu que le prix des repas ainsi que des jambons et des dindes gratuits étaient des avantages imposables devant être inclus dans le calcul du revenu de l'appelant pour les années d'imposition en question aux termes de l'alinéa 6(1)a) (répertorié sous *McGoldrick c. Sa Majesté la Reine*, 2003 DTC 1375). Elle a déterminé que même si certains témoignages indiquaient que les repas avaient été offerts à des fins commerciales, le profit personnel qu'en a tiré M. McGoldrick ne pouvait être considéré comme accessoire en l'espèce; le montant épargné est important si on le compare au montant de l'avantage imposable. L'argument de l'appelant basé sur le remboursement des menues dépenses a été rejeté de la même manière étant donné que, d'après la preuve présentée, les repas ne constituaient pas un remboursement des menues dépenses susceptible de tomber sous le coup de l'exception prévue à l'alinéa 6(1)a) concernant le remboursement.

[82] Aux paragraphes 9 et 10 inclusivement, le juge Malone a ajouté ce qui suit :

[9] En règle générale, toute acquisition matérielle liée à un emploi qui confère un avantage économique à un contribuable et ne constitue pas une exception tombe

sous le coup de l'alinéa 6(1)a) (voir *La Reine c. Savage*, 83 DTC 5409, page 5414 (C.S.C.)). En l'espèce, l'avantage est l'argent épargné par le contribuable relativement à la préparation d'un repas ou à l'achat d'aliments aux machines distributrices du casino pendant ses heures de travail. Lorsqu'une chose est fournie à un employé principalement pour l'avantage de son employeur, cette chose ne constitue pas un avantage imposable si la satisfaction personnelle est tout simplement accessoire à la fin commerciale (voir *Lowe c. La Reine*, 96 DTC 6226, page 6230). La juge de la Cour de l'impôt a estimé que même si les repas ont été fournis à des fins commerciales, la satisfaction personnelle qu'en a retirée M. McGoldrick ne peut être considérée comme accessoire. Il s'agit là d'une conclusion de fait, et aucune erreur manifeste et dominante se fondant sur la preuve n'a été établie. En fait, M. McGoldrick a volontairement signé une autorisation concernant l'avantage imposable que constituent les repas d'employé au début de son emploi.

[10] Dans sa plaidoirie, l'appelant a fréquemment fait remarquer qu'à son avis les repas ne valaient pas le montant de 4,50 \$ par jour que lui a attribué l'employeur à titre d'avantage imposable. Ce montant était fondé sur le prix qu'il en coûte à l'employeur pour fournir les repas et les cadeaux des fêtes, y compris la TVP et la TPS. Il a également indiqué que bien qu'on ait calculé un avantage imposable en se fondant sur le fait qu'il a pris un tel repas tous les jours où il a travaillé plus de cinq heures, en fait il a souvent refusé d'aller à la cafétéria. Et comme il vit seul, il a souvent refusé les dindes ou les jambons offerts à l'occasion de certaines fêtes.

[83] J'examinerai maintenant les décisions rendues dans diverses « affaires de permis de stationnement ». Dans l'affaire *Saskatchewan Telecommunications v. Her Majesty the Queen*, 99 DTC 1306, le juge Beaubier entendait un appel d'une cotisation relative à la taxe sur les produits et services (la « TPS ») dans le cadre duquel il fallait examiner la question de savoir si le permis de stationnement offert aux employés de SaskTel constituait en partie un « élément représentant un avantage », comme l'exige l'alinéa 6(1)a) de la Loi, à inclure dans le calcul du revenu des employés. Le ministre avait établi une cotisation à l'égard de SaskTel pour une certaine période, compte tenu du fait que celle-ci n'avait pas effectué de retenue à la source sur le salaire des employés en cause, conformément à la Loi, à l'égard du droit au stationnement qui leur était accordé et qu'elle n'avait pas perçu et versé le montant approprié de TPS y afférent. Aux paragraphes 11 à 14 de ses motifs, le juge Beaubier a dit ce qui suit :

[11] La preuve de l'appelante est que les employés à qui étaient fournis des emplacements de stationnement qui restent l'objet d'une cotisation n'avaient pas l'usage de places de stationnement particulières. L'appelante s'attendait qu'ils

voyagent de temps à autre à l'extérieur de leur lieu de travail assigné, dans l'accomplissement de diverses fonctions qu'elle leur assignait dans le cadre de leur emploi, et c'est ce qu'ils faisaient. En moyenne, ils passaient plus de 30 p. 100 de leurs journées de travail en déplacements. Ils avaient accès à ces emplacements de stationnement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 tout au long de l'année. Les employés en cause pouvaient utiliser les parcs de stationnement après les heures de bureau pour leurs fins personnelles, à leur discrétion. L'usage qu'ils en faisaient durant les heures de bureau était à l'avantage de l'appelante. L'appelante fournissait des emplacements de stationnement pour affaires, et ses employés utilisaient leur propre véhicule, garé dans ces emplacements de stationnement, pour les affaires de l'appelante, comme l'exigeaient leurs fonctions de temps à autre. Les déplacements pour affaires étaient ainsi plus rapides et plus efficaces. Cela profitait à l'appelante et non aux employés.

[12] Chaque employé en cause payait cependant à l'appelante les tarifs qui ont été décrits, et ces tarifs constituaient un remboursement relativement à l'aspect personnel de l'utilisation des emplacements de stationnement faite occasionnellement par l'employé après les heures de bureau. Ainsi, tout avantage personnel était inclus dans les tarifs demandés aux employés par l'appelante.

[13] De l'avis de la Cour, il s'agit là d'une question de preuve. L'appelante a prouvé sa prétention relative au stationnement. L'intimée n'a pas prouvé que les employés tiraient un avantage personnel du stationnement ou que les tarifs qu'elle a calculés représentaient la valeur exacte ou la juste valeur marchande de la partie du stationnement constituant un avantage personnel pour les employés. L'appelante et ses employés n'avaient aucun lien de dépendance et concluaient relativement au stationnement des marchés dans lesquels chacun tirait une contrepartie de ce qu'il donnait.

[14] Ainsi, toute valeur qu'un employé recevait tenait à l'utilisation occasionnelle qu'il faisait des parcs de stationnement pour des emplettes ou des divertissements, comme ce que M. Unick a décrit pour ce qui est de l'utilisation personnelle. L'appelante et ses employés s'entendaient sur un tarif par employé proportionné à la valeur personnelle du stationnement pour l'employé. Pour ce motif, cette partie de l'appel est accueillie.

[84] Dans la décision *Monteith c. Canada*, [1997] A.C.I. n° 1282, le juge ne souscrivait pas aux méthodes que le ministre avait employées pour établir la valeur du permis de stationnement que l'employeur avait accordé au contribuable, mais il a été conclu que la fourniture d'un emplacement réservé constituait un avantage imposable.

[85] Dans l'affaire *Richmond c. Canada*, [1998] A.C.I. n° 258, le contribuable avait obtenu un emplacement de stationnement réservé au Metro Hall, qu'il n'utilisait que 20 p. 100 du temps parce que le reste du temps, il se rendait à pied au travail. L'argument de l'appelant était qu'un avantage qui n'est pas utilisé ne constitue pas un

avantage reçu et que la cotisation dont il avait fait l'objet aurait dû être établie en fonction de l'utilisation réelle plutôt que de la valeur de l'avantage pour toute l'année. Dans ses motifs, le juge Bell a renvoyé à l'arrêt *Soper v. M.N.R.*, 87 DTC 522 et, au paragraphe 7 de ses motifs, il a fait les remarques suivantes :

Il importe peu que l'appelant ait utilisé ou non la place de stationnement. Il y avait accès et c'était donc un avantage qui lui était conféré. Il n'a produit aucune preuve pour établir que la valeur de la place de stationnement qui lui était personnellement assignée était moindre que celle établie par le ministre.

[86] Dans la décision *Todd v. R.*, [2001] 3 C.T.C. 2816, la Cour de l'impôt a conclu que le contribuable qui travaillait pour une société à Red Deer le matin et à Calgary l'après-midi ne recevait pas un avantage imposable pour ce qui est du permis de stationnement gratuit parce que le permis était fourni à des fins commerciales et qu'il ne s'agissait pas d'un avantage personnel pour le contribuable.

[87] Les appelants ont invoqué avec véhémence la décision rendue par le juge Teskey dans l'affaire *Chow c. Canada*, [2000] A.C.I. n° 902, qui comprenait également l'appel interjeté par Brian Topechka, entendu sur preuve commune. Les deux appelants étaient employés par Telus et travaillaient à Telus Plaza, à Edmonton. Les deux appelants avaient fait l'objet d'une cotisation de la part du ministre compte tenu du fait qu'ils avaient reçu un avantage imposable au sens de la Loi parce qu'ils avaient obtenu une place de stationnement. En ce qui concerne l'appelant Chow, ces faits sont énoncés aux paragraphes 6 à 14 :

[6] M. Chow devait s'acquitter de ses fonctions aux bureaux de Telus sud – Telus Plaza, tour sud, au 120 – 100^e rue, Edmonton (Alberta).

[7] Le taux de rémunération de M. Chow correspondait au niveau 26 de l'échelle salariale généralement applicable aux employés ayant des fonctions ou des responsabilités semblables.

[8] Telus fournissait un stationnement à tout employé rémunéré au niveau 26 de l'échelle salariale qui en faisait la demande, qu'il travaillât au centre-ville ou ailleurs en Alberta. Dans la plupart des autres secteurs où Telus a des bureaux, les employés peuvent stationner dans la rue sans frais.

[9] Telus a fourni à M. Chow un stationnement au garage aérien de Telus Plaza, une structure de deux étages appartenant à Telus et faisant partie intégrante de Telus Plaza. M. Chow n'avait pas de stationnement attribué dans le garage aérien, mais il avait le droit d'y stationner sa voiture selon le principe du premier arrivé, premier servi. Le garage aérien était ouvert au grand public et il arrivait qu'il n'y eût aucune place disponible.

[10] M. Chow a utilisé ses privilèges de stationnement dans le garage aérien presque exclusivement aux fins de son emploi.

[11] Les employés de Telus rémunérés au niveau 26 de l'échelle salariale qui travaillent à la tour sud de Telus Plaza ont le droit de stationner dans le garage aérien. Cependant, ils ne reçoivent pas de supplément de rémunération s'ils ne se prévalent pas du privilège. C'est la situation qui s'applique dans le cas de certains employés.

[12] M. Chow ne s'enrichissait pas si les autres employés rémunérés au niveau 26 de l'échelle salariale ne se prévalaient pas de leur privilège de stationnement.

[13] Même si M. Chow utilisait peu sa voiture à des fins professionnelles, il n'avait pas droit au remboursement de ses frais d'automobile engagés dans le cadre de son travail dans la ville d'Edmonton. M. Chow utilisait sa voiture une ou deux fois par mois pour le compte de Telus. Il devait effectuer cinquante pour cent de son travail après les heures ouvrables. Il pouvait utiliser les transports en commun en matinée, mais cela devenait impossible après 18 heures à cause des nombreux transferts et des deux ou trois kilomètres à parcourir à pied à la fin du trajet. Telus aurait payé les taxis de M. Chow quand il travaillait tard le soir, mais elle a préféré lui offrir un permis de stationnement parce que cela lui coûtait moins cher. M. Chow pouvait ainsi consacrer beaucoup plus de temps à son travail, à l'instar certainement de tous les autres employés de Telus qui étaient rémunérés au niveau 26 de l'échelle salariale.

[14] Telus a pour pratique de rembourser les frais de taxi des employés qui travaillent tard le soir parce qu'ils n'ont plus accès au transport en commun.

[88] Les faits qui s'appliquent à M. Topechka ont été énoncés comme suit aux paragraphes 15 à 18 :

[15] En ce qui concerne Brian T-O-P-E-C-H-K-O, ou K-A (Brian), les faits sont les suivants. Pendant l'année d'imposition 1994, Brian travaillait comme analyste financier d'entreprise à la division de la trésorerie de Telus. Son bureau se trouvait dans la tour sud de la Telus Plaza, à la même adresse que M. Chow. Le taux de rémunération de Brian correspondait au niveau 24 de l'échelle salariale qui s'applique généralement aux employés exécutant des fonctions ou des responsabilités semblables. Les employés rémunérés au niveau 24 de l'échelle salariale n'ont pas droit à un permis de stationnement.

[16] En raison de la nature des tâches qu'il exécutait, Brian devait être au travail à cinq heures chaque jour de la semaine. Telus tire avantage du fait que Brian arrive tôt au bureau car cela lui permet d'investir dans les marchés de capitaux durant les premières heures d'activité au Canada et d'obtenir ainsi de meilleurs produits et de meilleurs rendements.

[17] Brian ne pouvait pas utiliser le réseau municipal de transport en commun pour être au travail à cinq heures tous les jours de la semaine.

[18] Telus fournissait à Brian un permis de stationnement dans le garage aérien. Il n'avait pas de place attitrée, mais il pouvait stationner dans le garage selon le principe du premier arrivé, premier servi. Brian utilisait son privilège de stationnement aux fins de son emploi uniquement, non à des fins personnelles. En outre, lorsqu'il s'absentait du travail, c'est son remplaçant qui utilisait le permis de stationnement. Brian utilisait sa voiture deux ou trois fois par mois pour son travail mais ses frais ne lui étaient pas remboursés s'il demeurait dans la ville d'Edmonton du fait qu'il avait un permis de stationnement.

[89] Aux paragraphes 19 et 20 et en partie au paragraphe 21, le juge Teskey a fait les remarques suivantes :

[19] La thèse de l'intimée est erronée. Il existe une différence entre le paiement de frais de stationnement et le paiement de frais de transport. L'argument selon lequel les employés qui bénéficient d'un permis de stationnement reçoivent un avantage par rapport à ceux qui paient eux-mêmes leur stationnement ne tient pas la route.

[20] Chaque contrat de travail doit être examiné individuellement pour déterminer toutes les modalités qui y sont énoncées et la Cour doit ensuite trancher la question de savoir à qui un avantage économique est conféré : à l'employé ou à l'employeur?

[21] De nombreux groupes d'employés au Canada bénéficient d'un stationnement gratuit. Il y en a trop pour n'en nommer que quelques-uns. Le ministre a tort de s'appuyer d'abord sur l'hypothèse selon laquelle un employé à qui un employeur fournit le stationnement gratuitement reçoit un avantage imposable en vertu de l'alinéa 6(1)a). [...]

[90] Après avoir mentionné le passage précité de l'ouvrage *The Fundamentals of Canadian Income Tax* du professeur Krishna et examiné la jurisprudence pertinente à l'égard de ce qui constituait une rentrée imposable – et notamment les décisions rendues dans les affaires *Savage*, *Hoefele*, et *Lowe*, précitées, et après avoir conclu que c'était Telus, en sa qualité d'employeur, qui bénéficiait de l'avantage économique découlant de la fourniture aux appelants de places de stationnement, le juge Teskey a ajouté ce qui suit aux paragraphes 27 à 30 inclusivement :

[27] Dans l'appel *Chow*, le permis de stationnement permettait à M. Chow d'utiliser son propre véhicule une ou deux fois par mois pour le compte de Telus, qui jouissait ainsi de l'avantage économique que représentaient les nombreuses heures supplémentaires effectuées par M. Chow mois après mois. Le privilège de stationnement s'en trouvait remboursé de nombreuses fois.

[28] L'avantage économique résultait du fait que le cadre intermédiaire travaillait tard le soir et que le permis de stationnement coûtait moins cher que les courses en taxi de sorte que l'avantage était conféré à Telus, en sa qualité d'employeur.

[29] Dans l'appel de Brian, le permis de stationnement permet à Telus d'obtenir un meilleur rendement de son employé qui se présente chaque jour au travail à cinq heures et qui peut utiliser aussi son véhicule deux ou trois fois par mois pour le compte de l'employeur sans demander le remboursement de ses frais.

[30] Il était économiquement avantageux pour Telus d'accorder les privilèges de stationnement et c'était aussi l'option la plus économique. En conséquence, les deux appels sont admis avec frais.

[91] Pour les besoins de l'analyse, il est important de résumer les faits de l'affaire *Chow*, et tout d'abord ceux qui s'appliquent à M. Chow :

1. M. Chow n'avait pas d'emplacement réservé à son usage exclusif, mais il avait le droit de garer sa voiture dans le parc selon le principe du premier arrivé, premier servi, en « se ruant vers une place », si l'on peut dire.
2. Le public avait accès au garage aérien, qui était parfois complet.
3. M. Chow utilisait son droit au stationnement presque exclusivement à des fins commerciales pour Telus.
4. M. Chow n'était pas indemnisé par Telus lorsqu'il utilisait son véhicule pour affaires, une fois ou deux par mois, dans la ville d'Edmonton.
5. M. Chow était obligé de travailler 50 p. 100 du temps après les heures normales.
6. M. Chow aurait pu utiliser les transports publics le matin, mais pour retourner chez lui après 18 h, il aurait été obligé de changer d'autobus à plusieurs reprises et de parcourir à pied les deux ou trois derniers kilomètres.
7. Telus payait le prix des courses en taxi des employés qui travaillaient tard lorsqu'il n'y avait pas de transports publics.
8. Telus a décidé de fournir un permis de stationnement étant donné qu'il était plus économique pour elle de le faire et qu'elle bénéficiait ainsi d'un grand nombre d'heures additionnelles, qu'elle obtenait sans aucun doute de tous les autres employés au même niveau de l'échelle salariale, le niveau 26, qui avaient droit au stationnement.

[92] En ce qui concerne l'appelant *Topechka*, dans l'affaire *Chow*, les faits pertinents étaient les suivants :

1. M. *Topechka* était au niveau 24 de l'échelle salariale, soit un niveau qui ne lui donnait pas droit à un permis de stationnement, mais il a reçu un permis

pour le parc de Telus Plaza, où il pouvait garer sa voiture selon le principe du premier arrivé, premier servi.

2. En sa qualité d'analyste financier d'entreprise, M. Topechka était obligé de commencer à travailler à 5 h chaque jour de la semaine, et il ne pouvait pas utiliser les transports publics municipaux.
3. M. Topechka utilisait son permis de stationnement exclusivement à des fins commerciales et, lorsqu'il s'absentait, son remplaçant utilisait le permis.
4. M. Topechka utilisait son véhicule à des fins commerciales dans la ville d'Edmonton deux ou trois fois par mois et il n'était pas indemnisé à cet égard.
5. Le fait qu'aucune indemnité n'était versée pour l'utilisation du véhicule à des fins commerciales faisait partie du compromis ayant donné lieu à la fourniture du permis de stationnement gratuit.
6. En arrivant tôt au travail, il était plus facile pour M. Topechka de conclure dès les premières heures des transactions sur les marchés financiers du Canada, ce qui donnait à Telus la possibilité de placer ses avoirs en caisse et lui permettait d'obtenir un meilleur rendement sur le capital.

[93] Les faits de la présente espèce comportent plusieurs différences importantes :

1. Même si la plupart des appelants n'avaient pas d'emplacement réservé dans le parc en cause, chacun d'eux réussissait toujours à y garer sa voiture.
2. Telus indemnisait les appelants en fonction du kilométrage à l'égard de l'utilisation de leur véhicule à des fins commerciales.
3. Telus remboursait les appelants des frais de stationnement engagés ailleurs dans le cadre de leur emploi.
4. Aucun autre employé de Telus ne pouvait utiliser le permis des appelants à Telus Plaza ou au 44 Capital sans aviser le Service des immeubles de la chose et chaque permis s'appliquait à un parc précis.
5. En 1998, Telus payait les frais de taxi engagés au cours des heures normales de bureau et en dehors des heures normales, notamment les frais de transport entre la résidence et le lieu de travail avant 6 h 45 ou après 23 h.
6. Rien ne montrait que Telus avait procédé à une analyse afin de déterminer s'il était plus rentable de fournir le stationnement à ses employés au lieu de les rembourser du prix des courses en taxi.
7. Aucun élément de preuve n'a été soumis au sujet d'un examen comparatif qu'aurait effectué Telus à l'égard de ce qu'il en coûtait si les employés utilisaient leur propre véhicule lorsqu'ils travaillaient en dehors des heures normales de bureau par rapport au remboursement des frais de taxi.

8. Même si, dans le cas des employés faisant partie des échelles de rémunération 4 et 5, il existait une condition implicite voulant que ceux-ci effectuent au besoin des heures supplémentaires, le paiement de ces heures additionnelles étaient généralement compris dans la rémunération globale de l'employé et les primes étaient payées conformément à la politique concernant la rémunération variable.
9. Les permis de stationnement pouvaient être utilisés à des fins autres que des fins commerciales, et ce, tous les jours de l'année.
10. Aucun des appelants n'a déclaré avoir effectué des heures supplémentaires à cause du permis de stationnement gratuit qui lui avait été remis.
11. En 1998, l'horaire de travail de la plupart des appelants permettait à ceux-ci d'utiliser les transports publics pour se rendre au travail et en revenir, bien qu'en général, il n'était pas commode d'utiliser les transports publics au lieu de leur véhicule personnel pendant la soirée, les fins de semaine ou les jours de congé.
12. Aucun des appelants n'était tenu de travailler la moitié du temps en dehors des heures normales de bureau.
13. Le Service des immeubles de Telus délivrait automatiquement un permis aux employés de l'échelle de rémunération 5 ou d'une échelle supérieure ainsi qu'aux employés d'une échelle de rémunération inférieure s'ils étaient visés par une clause de droits acquis par suite d'une fusion ou d'une acquisition.

[94] Comme le juge Bowman (tel était alors son titre) l'a fait remarquer dans la décision *Pezzelato v. The Queen*, 96 DTC 1285, page 1288 :

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.

[95] Récemment, dans la décision *Toutov v. R.*, 2006 DTC 2928, le juge en chef Bowman a dit ce qui suit :

[2] Bien sûr, la règle générale est que les frais de déplacement engagés entre le domicile d'un contribuable et son lieu de travail ne constituent pas une dépense déductible. Il s'agit d'un principe juridique établi depuis de nombreuses années.

[96] Je suis prêt à statuer sur ces affaires, en commençant par les appels interjetés par Dan Delaloye et par Bruce Brandell, étant donné qu'ils occupent chacun un point inhabituel le long du spectre.

Dan Delaloye

[97] En 1997, M. Delaloye a été muté d'Edmonton à Calgary pour superviser une nouvelle division de Telus; en sa qualité de vice-président faisant partie de l'échelle de rémunération 6, il était responsable de plusieurs autres bureaux à Calgary, à Lethbridge, à Edmonton et à Grande Prairie. M. Delaloye a témoigné que ses fonctions consistaient notamment à accroître la visibilité de Telus à Calgary étant donné qu'AGT avait toujours été établie à Edmonton. Telus avait fourni à M. Delaloye un véhicule loué et lui avait délivré un permis de stationnement gratuit dans le parc de la tour Telus. M. Delaloye supposait que la Honda Acura lui avait été fournie à cause du poste de vice-président qu'il occupait et à cause de la nature de ses fonctions, qui l'obligeaient à utiliser le véhicule à Calgary ainsi que pour aller à Edmonton et à d'autres endroits, en Alberta. Lorsqu'il voyageait en avion, M. Delaloye se rendait en voiture à l'aéroport. M. Delaloye a témoigné qu'à son avis, il était [TRADUCTION] « absolument essentiel » d'avoir un permis de stationnement qui lui donnait la possibilité d'utiliser sa voiture au cours de la journée pour aller visiter des clients de Telus et d'autres bureaux de téléphones payants de Telus, à Calgary. Il a déclaré qu'il était fort difficile d'utiliser les transports publics pour exécuter ces tâches, en particulier lorsqu'il participait à une vingtaine ou à une quarantaine d'activités ou d'événements communautaires en sa qualité de représentant de Telus, dont certaines avaient lieu à 7 h ou le soir. Certains jours, il effectuait quatre ou cinq voyages depuis son bureau. Il ne se rappelait pas avoir utilisé la place de stationnement à des fins personnelles, bien qu'il ait eu le droit de le faire. M. Delaloye tenait un carnet de route : en 1998, il avait utilisé son véhicule à des fins commerciales 70 p. 100 du temps au cours de 137 jours, et il avait payé de l'impôt sur le revenu au titre de l'avantage personnel attribuable au reste de l'utilisation. M. Delaloye a reconnu que ni Telus ni lui n'avaient procédé à une analyse afin de comparer le coût des taxis par rapport à la cotisation établie par le ministre à l'égard de la juste valeur marchande de la place de stationnement qui lui était attribuée, c'est-à-dire 1 800 \$ plus un montant de 126 \$ au titre de la TPS, soit un montant de 1 926 \$ en tout par année, mais il estimait qu'il était raisonnable de supposer que le temps qu'il perdait à attendre un taxi, lorsqu'il touchait 68,97 \$ l'heure, représenterait chaque année plusieurs milliers de dollars. Le fait qu'il pouvait se rendre au travail et en revenir à sa guise plaisait à M. Delaloye, en particulier pendant la fin de semaine. En 1998, il a reçu une prime de rendement et, selon lui, la valeur du permis de stationnement n'était pas prise en compte dans sa rémunération de base. En 1998, M. Delaloye s'était absenté de Calgary pour affaires pendant environ 70 jours et il est raisonnable de supposer que l'emplacement de stationnement qui lui avait été attribué n'était pas occupé pendant ces absences.

[98] Il s'agit avant tout de savoir qui est le principal bénéficiaire du paiement relatif à l'emplacement de stationnement. Le *Canadian Oxford Paperback Dictionary*, Oxford University Press, 2000, donne la définition suivante du mot « *primary* » (principal) :

[TRADUCTION]

- 1a. de première importance; (*notre principale préoccupation*)
- b. fondamental.
3. occupant le premier rang dans une série.

[99] Il importe de ne pas s'embourber dans un jeu de nombres. Il faut souvent procéder à ce genre d'exercice en examinant une affaire de TPS, où il est important de décider si une « voiture de tourisme » a été acquise « principalement » pour un usage précis dans le cadre des dispositions pertinentes de la *Loi sur la taxe d'accise* ou si « la totalité, ou presque » de l'utilisation visait une fin précise. Dans la décision *Ruhl (W.) v. Canada*, [1998] G.S.T.C. 4, le juge Bowman (tel était alors son titre) de la Cour canadienne de l'impôt a conclu qu'un camion qui servait au transport de passagers ou de matériel plus de 80 p. 100 du temps était utilisé presque tout le temps. Il a également été conclu que le camion était principalement destiné au transport de marchandises et de matériel et que le transport de passagers était une fin secondaire. L'avocat de l'intimée avait soutenu que le mot « principalement » voulait dire plus de 50 p. 100 du temps, par opposition à « presque » qui, selon Revenu Canada, comme l'Agence s'appelait à ce moment-là, voulait dire 90 p. 100 du temps.

[100] Dans une autre décision concernant la TPS, *Myshak (D.) v. Canada*, [1997] G.S.T.C. 59, se rapportant à l'utilisation d'un véhicule particulier, le juge Sobier a dit ce qui suit au paragraphe 19 :

Certes, le véhicule peut avoir servi principalement à des fins commerciales et au transport de marchandises, etc., mais la totalité ou presque de l'utilisation n'était pas à ces fins. L'utilisation du véhicule doit être plus que passagère. Par l'emploi du mot « totalité » pour ce qui est de l'« utilisation », le législateur nous invite à considérer qu'il s'agit de l'utilisation du véhicule tout le temps à cette fin ou seulement à cette fin. L'emploi des termes « ou presque » au sous-alinéa (ii) vise à atténuer la portée du mot « totalité », mais il reste que ces termes ont plus de poids que le simple mot « principalement ».

[101] Je mentionne ces décisions parce que, dans le contexte de l'appel Delaloye, l'étendue de l'utilisation dont faisait M. Delaloye du véhicule, déterminée en fonction du nombre de jours, à savoir 137, ou en fonction de la proportion dans laquelle le véhicule était utilisé à des fins commerciales, à savoir 70 p. 100 du

temps, ce qui ne comprenait pas les trajets entre la résidence et le lieu de travail, n'est pas déterminante comme elle l'est dans les cas où elle doit être conforme aux exigences imposées par le libellé précis d'une disposition législative. Il faut plutôt examiner la totalité de la preuve en vue de décider, sur une base pratique raisonnable, si, eu égard aux circonstances particulières, le bénéfice qu'offrait à M. Delaloye le droit au stationnement résultant du permis gratuit fourni par Telus était accessoire à l'avantage qu'en tirait l'employeur. À mon avis, il importe de noter que Telus a fourni à M. Delaloye un véhicule loué que celui-ci utilisait 70 p. 100 du temps à des fins commerciales en 1998. Il était également raisonnable de fournir une place de stationnement pour ce véhicule, compte tenu en particulier de la nature des fonctions exercées par M. Delaloye, non seulement dans le cadre de son travail ordinaire, qui l'obligeait à voyager en voiture en Alberta, mais aussi quand il visitait des clients importants comme les hôtels Fairmont à Jasper, à Banff, à Golden, et pour lui faciliter son nouveau rôle de premier plan à Calgary, qui consistait à promouvoir et à améliorer l'image de l'entreprise de Telus.

[102] J'ai tenu compte de la nature et de l'étendue de l'utilisation du véhicule ainsi que de la place de stationnement et des fins auxquelles cette place était fournie. J'ai pris en considération les circonstances spéciales concernant le poste occupé par M. Delaloye en 1998 et le fait que l'employeur obligeait M. Delaloye à voyager dans le cadre de son emploi non seulement à des fins commerciales, mais aussi comme ambassadeur de Telus. Rien ne permet de conclure que les voyages d'affaires du genre de ceux que M. Delaloye a consignés dans son carnet de route auraient été plus efficaces si d'autres moyens de transport avaient été utilisés. En sa qualité de cadre assumant certaines responsabilités, M. Delaloye prenait régulièrement des décisions d'affaires, et décidait notamment des circonstances dans lesquelles il voyagerait en avion. Dans la réponse à l'avis d'appel, le ministre a supposé, aux alinéas 8x) et 8y), que c'était principalement M. Delaloye plutôt que Telus qui tirait parti du permis de stationnement et qu'il s'agissait d'un avantage personnel visant à permettre à M. Delaloye de se rendre plus facilement à son travail et d'en revenir. Or, la preuve m'amène à conclure le contraire. Je conclus que Telus était la principale bénéficiaire de l'avantage qu'offrait le permis de stationnement. En tirant cette conclusion, j'ai fait une inférence raisonnable, à savoir que, malgré l'absence de documentation formelle concernant le poste occupé par M. Delaloye et malgré l'absence d'un contrat d'emploi écrit, le comportement de M. Delaloye pendant toute l'année 1998 était compatible avec une entente voulant qu'il utilise la Honda fournie par Telus à des fins commerciales et que la place de stationnement gratuite constituait un accessoire visant à faciliter l'utilisation efficace de la voiture. La satisfaction ou le bénéfice personnel que M. Delaloye tirait du fait qu'il pouvait se rendre en voiture au travail et garer la

voiture dans un emplacement souterrain chauffé réservé était accessoire à l'avantage retiré par Telus, compte tenu du nombre de voyages effectués par M. Delaloye à Calgary et à l'extérieur de la ville ainsi que des voyages effectués pour aller à l'aéroport et en revenir, et de ce qu'il en aurait probablement coûté si d'autres moyens de transport avaient été utilisés pour atteindre les fins de l'entreprise. Je me rends bien compte qu'il n'y a pas de preuve directe sur ce point, mais en 1998, Telus avait comme politique d'indemniser les employés au taux de 35 cents le kilomètre et de payer les frais de taxi. Il est raisonnable de supposer que les déplacements que M. Delaloye effectuait à divers endroits, à Calgary, ainsi qu'à l'aéroport, auraient représenté une dépense considérable sur une période d'un an.

[103] L'appel interjeté par Dan Delaloye est accueilli et la cotisation est renvoyée au ministre pour nouvel examen et nouvelle cotisation compte tenu du fait que le montant de 1 926 \$ qui a été inclus dans le revenu pour l'année d'imposition 1998 à titre d'avantage imposable doit être supprimé.

Bruce Brandell

[104] En 1998, M. Brandell ne s'est jamais rendu au travail en voiture et il n'a pas utilisé le permis de stationnement gratuit fourni par Telus. M. Brandell a témoigné que le permis s'était un beau jour retrouvé sur son bureau et il avait supposé que le permis lui avait été remis parce qu'il occupait un poste de l'échelle de rémunération 4. M. Brandell n'a pas avisé qui que ce soit, à la direction, qu'il n'utilisait pas le permis. J'ai déjà mentionné la décision *Richmond* dans laquelle le juge Bell a conclu que la place de stationnement qui avait été fournie constituait un avantage personnel et avait confirmé la cotisation fondée la valeur pour toute l'année que le ministre avait établie, même si le contribuable n'avait utilisé le permis que 20 p. 100 du temps. La situation, dans le cas de M. Brandell, est différente. M. Brandell ne voulait pas recevoir le permis et il ne l'a jamais utilisé. Il est raisonnable de supposer qu'un autre employé de Telus garait sa voiture à cet endroit étant donné qu'il ne s'agissait pas d'un emplacement réservé devant être exclusivement utilisé par le titulaire du permis, comme c'était le cas dans l'affaire *Richmond*. D'autre part, le caissier de l'entreprise qui gérait le parc de stationnement louait peut-être la place à un membre du grand public, les jours où la place n'était pas occupée. Dans l'affaire *Soper*, mentionnée dans la décision *Richmond*, précitée, l'employeur de la contribuable mettait, en Floride, une maison à la disposition de la contribuable, que cette dernière pouvait utiliser à sa guise, à l'exclusion de toute autre personne. Le fait que la contribuable avait décidé de n'utiliser la maison que pendant trois semaines au cours d'une année n'influe pas sur la juste valeur locative, pour toute l'année, que le ministre avait établie à titre

d'avantage imposable. Dans l'appel qui nous occupe, il me semble que le fait d'établir une cotisation à l'égard de M. Brandell pour un avantage imposable est un retour en arrière, aux temps où certaines entreprises, qui vendaient habituellement des livres de cuisine ou des encyclopédies, livraient leurs marchandises chez des gens sans défiance, avec l'avertissement écrit, qui se trouvait habituellement à l'intérieur de la boîte, que, s'ils ne voulaient pas acheter le produit au prix demandé, ils devaient le retourner dans le délai mentionné, qui était habituellement de sept à dix jours. Ces procédés ont été prohibés dans la plupart des ressorts, même là où l'on se préoccupait fort peu de la protection du consommateur. Il y a quelques années, lorsqu'un câblodistributeur national a tenté d'employer fondamentalement la même tactique, quoique d'une façon un peu plus complexe comme le voulait la nouvelle ère technologique, en tentant d'imposer des canaux additionnels aux abonnés au moyen de ce qui est devenu connu sous le nom de [TRADUCTION] « facturation facultative négative », le public a protesté avec véhémence. L'avocat de l'intimée a soutenu que la place de stationnement avait été fournie à M. Brandell à cause de l'importance du travail accompli pour Telus et que c'était un symbole de statut. Si c'est le cas, le permis n'avait pour M. Brandell aucune valeur pécuniaire; or, la preuve ne m'amène pas à conclure que le permis a donné à M. Brandell plus d'estime personnelle ou qu'il a augmenté son prestige dans le voisinage, puisqu'il se rendait chaque jour à pied au travail. M. Brandell n'utilisait pas de véhicule dans le cadre de son emploi et il n'avait pas besoin d'une place de stationnement. Compte tenu de ces circonstances inhabituelles, même si M. Brandell a décidé de ne pas prendre les mesures nécessaires auprès de la bureaucratie de Telus pour se débarrasser du permis, et même si le fait qu'il a consenti à le garder pourrait d'une certaine façon être considéré comme offrant la possibilité d'utiliser le permis à un moment donné au cours de l'année, cette possibilité lointaine n'avait aucune valeur pratique quantifiable en argent. Par conséquent, M. Brandell n'a reçu aucun avantage imposable à l'égard de ce permis, et ce, même si Telus le lui a fourni dans le cadre de son emploi.

[105] L'appel interjeté par Bruce Brandell est accueilli. La cotisation est renvoyée au ministre pour nouvel examen et nouvelle cotisation compte tenu du fait que le montant de 1 926 \$ qui a été inclus dans son revenu à titre d'avantage imposable au cours de l'année d'imposition 1998 doit être supprimé.

Myron S. Borys

[106] M. Borys était directeur, Services Internet aux consommateurs, échelle de rémunération 5; il travaillait de 8 h jusqu'à 17 h 30 ou 18 h, horaire qu'il considérait comme normal pour son poste de direction. Il a témoigné qu'en 1998, il utilisait son

véhicule pour l'entreprise de Telus [TRADUCTION] « une ou deux fois par semaine ». Il prenait souvent l'autobus pour aller travailler, mais s'il devait travailler plus tard que d'habitude, il prenait sa voiture parce qu'il n'était pas commode de prendre l'autobus pour assister aux réunions qui avaient lieu ailleurs qu'au lieu de travail pendant la journée et qu'il croyait qu'après 18 h, il fallait attendre l'autobus plus longtemps. Même si aucun emplacement ne lui était réservé, M. Borys réussissait toujours à trouver de la place. Il utilisait chaque année le permis une ou deux fois à des fins personnelles. À son avis, le permis lui permettait de travailler au bureau pendant la fin de semaine et accroissait dans l'ensemble sa capacité de s'acquitter de ses tâches. M. Borys a reçu son permis de stationnement de Telus; il estimait que cela faisait partie de sa rémunération globale étant donné que, depuis 1994, il avait droit à un stationnement gratuit en sa qualité de gestionnaire chez Ed Tel. Même s'il utilisait chaque année sa voiture une centaine de fois pour le compte de Telus et même s'il était au courant de la politique de Telus d'indemniser les employés pour l'utilisation de leur voiture, il ne soumettait pas de demandes de remboursement à l'égard de cette utilisation. Le poste qu'il occupait chez Telus n'exigeait pas qu'il possède un véhicule ou qu'il détienne un permis de conduire valide.

[107] La preuve a établi que M. Borys effectuait d'une à trois heures supplémentaires presque tous les jours, de quatre à six heures une fois par mois pendant la fin de semaine, et qu'il travaillait également chez lui une ou deux fois par mois. En 1998, il habitait au 8703 42nd Avenue NW; or, selon la preuve présentée par Douglas Connor, le programmeur de l'ETS, il y avait un service adéquat entre le centre-ville et la résidence de M. Borys, celui-ci pouvant quitter le centre-ville à 21 h 08 et arriver à l'arrêt situé près de chez lui 43 minutes plus tard, ce qui prenait à peu près le même temps qu'un voyage en voiture à ce moment-là de la soirée. La politique de Telus était de rembourser les employés des frais de taxi engagés à des fins commerciales et M. Borys utilisait des taxis pour se rendre à des réunions qui avaient lieu ailleurs qu'au lieu de travail pendant la journée, mais il utilisait habituellement sa propre voiture pour aller à l'aéroport et en revenir. En 1998, M. Borys avait réclamé environ 1 400 \$ dans ses notes de frais pour les taxis.

[108] Les gens ont bien le droit de vivre là où ils le veulent par rapport à leur lieu de travail, qu'il s'agisse d'un bistro du voisinage ou de la maison de leurs beaux-parents. M. Borys avait décidé d'aller au travail en voiture afin d'assister aux réunions qui étaient tenues ailleurs qu'au lieu de travail ou lorsqu'il prévoyait travailler plus tard que d'habitude. Il lui appartenait de faire ce choix, compte tenu de la commodité ou du confort qu'offrait, selon lui, la possibilité de garer sa voiture dans le parc. M. Borys n'a pas tenté de quantifier l'augmentation possible de sa productivité attribuable au permis de stationnement.

[109] À mon avis, le permis de stationnement était principalement avantageux pour M. Borys. Il n'existe aucun fondement raisonnable me permettant de conclure que c'était l'employeur qui bénéficiait principalement du paiement de la place de stationnement, compte tenu en particulier du fait que le permis était fourni à M. Borys à cause du poste que celui-ci occupait dans l'échelle de rémunération 5 et du fait qu'il y avait droit lorsqu'il travaillait comme gestionnaire chez Ed Tel.

[110] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Douglas Alloway

[111] En 1998, M. Alloway occupait le poste de directeur, Ressources humaines; il était responsable de 1 600 employés. Il faisait partie de l'échelle de rémunération 4 et il n'était pas tenu d'avoir un véhicule pour s'acquitter des fonctions de son poste. Lorsqu'il utilisait sa voiture à des fins commerciales dans la région métropolitaine d'Edmonton, une ou deux fois par semaine, il ne soumettait pas de demandes de remboursement à Telus, bien qu'en 1998, il ait parcouru environ 1 000 kilomètres. M. Alloway a utilisé le permis à des fins personnelles deux ou trois fois cette année-là. Avant de recevoir son permis d'Ed Tel en 1994, il prenait l'autobus pour aller travailler. L'autobus jusqu'au quartier de M. Alloway passait plus souvent aux heures de pointe, jusqu'à 18 h, et même si M. Alloway avait travaillé tard et pris l'autobus à 21 h 01 dans le centre-ville, il serait arrivé à l'arrêt situé près de chez lui à 21 h 57, ce qui aurait pris probablement 35 minutes de plus qu'en voiture. M. Alloway préférait utiliser sa voiture pour aller travailler étant donné que, s'il prenait l'autobus, il devait changer d'autobus à la station Southgate. À son avis, il était raisonnable d'effectuer des heures additionnelles afin de justifier le droit au permis de stationnement qu'il avait reçu de Telus, sans le demander, en 1996. M. Alloway estimait que les frais engagés chaque mois pour huit à dix courses en taxi à des fins commerciales auraient dépassé le paiement par Telus de sa place de stationnement, dont la juste valeur marchande était, selon la cotisation établie par le ministre, de 160,50 \$ par mois, y compris la TPS.

[112] Je ne dispose pas de suffisamment d'éléments de preuve pour conclure que Telus était la principale bénéficiaire du paiement du permis de stationnement que M. Alloway utilisait pour avoir une place, qu'il trouvait toujours, en 1998. Il aurait peut-être pu faire certains voyages d'affaires en prenant gratuitement le TLR à la fin de la matinée et au début de l'après-midi. M. Alloway avait décidé de ne pas facturer Telus pour les 1 00 kilomètres qu'il avait parcourus avec sa voiture pour

affaires cette année-là, ce qui, à 35 cents le kilomètre, aurait représenté 350 \$. À coup sûr, les voyages en taxi d'Edmonton à St. Albert ou à Sherwood Park auraient été relativement coûteux comparativement aux voyages au centre-ville d'Edmonton, étant donné que la distance totale était de 50 et de 70 kilomètres respectivement, mais aucun élément de preuve n'a été soumis au sujet de la fréquence de ces voyages et de l'étendue de ces déplacements par rapport à l'utilisation globale du véhicule à des fins commerciales dans leur ensemble, soit 1 000 kilomètres. De toute évidence, M. Alloway travaillait ferme en s'acquittant des lourdes tâches associées au poste de direction qu'il occupait, mais selon l'appréciation qu'il convient de donner de la preuve, l'utilisation de la place de stationnement était inextricablement liée aux choix personnels qu'il faisait tout le long de l'année plutôt qu'à une directive ou à une exigence, expresse ou implicite, de la part de l'employeur. M. Alloway a admis qu'à son avis, le permis de stationnement lui avait permis d'effectuer des heures supplémentaires, de recevoir de meilleures augmentations et d'obtenir des promotions chez Telus. Par suite des décisions que prenait M. Alloway d'utiliser son véhicule parce que c'était plus commode pour lui et que cela lui permettait d'effectuer plus facilement des heures supplémentaires ou d'utiliser la voiture directement à des fins commerciales sans facturer cette utilisation, Telus bénéficiait d'un avantage accessoire qui, même si la preuve ne permet pas de le quantifier, était bien inférieur à la part du lion que représentait l'avantage dans l'ensemble découlant de la fourniture du permis. C'était M. Alloway qui bénéficiait principalement et avant tout de cet avantage, de sorte que l'avantage est imposable.

[113] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Gary Cerantola

[114] En 1998, M. Cerantola était directeur, Opérations, Services de télécommunications internationaux, poste de l'échelle de rémunération 5; il avait reçu un permis de stationnement pour le parc situé dans la tour Telus, à Calgary. M. Cerantola se rendait en voiture à Red Deer et à Edmonton; il estimait utiliser la voiture à des fins commerciales de deux à dix fois par semaine en tout, ces voyages étant prévus dans 60 p. 100 des cas seulement. Telus indemnisait M. Cerantola pour l'utilisation de son véhicule. M. Cerantola a témoigné que le permis l'avait aidé à atteindre certains objectifs parce qu'il avait pu arriver au travail tôt et partir tard, et qu'il avait pu travailler plus facilement quatre fins de semaine par mois en 1998, une année de forte activité au cours de laquelle il avait généralement fait de 65 à 75 heures par semaine. M. Cerantola avait utilisé le permis une fois à des fins personnelles. Il a reconnu qu'il était plus commode d'utiliser sa voiture au lieu de prendre les transports

publics. Dans le cadre de son emploi, il louait des véhicules et il prenait des taxis, selon le cas, et Telus le remboursait de ces frais et de ce qu'il lui en coûtait pour garer sa voiture à d'autres endroits. M. Cerantola réussissait toujours à trouver une place de stationnement et il utilisait le permis en moyenne cinq fois par semaine, lorsqu'il ne s'absentait pas de Calgary pour affaires, soit pendant environ 60 jours, en 1998. Aucune condition d'emploi n'obligeait M. Cerantola à posséder un véhicule. M. Cerantola a admis qu'en l'absence du permis, il ne se serait peut-être pas rendu en voiture au travail et qu'il aurait peut-être eu recours à d'autres moyens de transport.

[115] Selon l'affidavit de Doug Morgan, pièce R-14, il y avait un service d'autobus adéquat entre le secteur où habitait M. Cerantola, à Calgary, et le TLR qui allait au centre-ville depuis la station Anderson. Avant de s'installer à Calgary, M. Cerantola utilisait les transports publics pour aller travailler. En 1998, il avait décidé de ne pas le faire, principalement à cause de la commodité qu'offrait le permis de stationnement gratuit. Les huit voyages que M. Cerantola a effectués en voiture pour aller à Red Deer et ailleurs en Alberta étaient probablement prévus, alors que certains voyages d'affaires locaux étaient effectués subitement au cours d'une journée de travail. La preuve n'étaye pas la thèse selon laquelle l'employeur obligeait M. Cerantola à utiliser son véhicule à ces fins, étant donné en particulier qu'il aurait pu prendre un taxi et demander un remboursement. Le poids de la preuve, en ce qui concerne cet appelant, milite fortement en faveur d'une conclusion selon laquelle c'était surtout lui, plutôt que l'employeur, qui tirait parti du permis de stationnement. En raison du poste de directeur qu'il occupait, M. Cerantola avait obtenu un permis de stationnement gratuit, qu'il utilisait pour garer sa voiture dans un parc commode et confortable, lorsqu'il faisait la navette entre sa résidence et son lieu de travail. Il n'y avait rien de surprenant à ce choix, mais ce n'était pas Telus qui le lui avait imposé, et on ne saurait non plus inférer à partir de la preuve que le poste que M. Cerantola occupait, sans plus, obligeait celui-ci à garer sa voiture dans la tour Telus afin de pouvoir s'acquitter de ses fonctions tout le long de l'année.

[116] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Henry Bruns

[117] En 1998, M. Bruns était directeur de deux divisions différentes, faisant toutes deux partie de l'échelle de rémunération 5, chez Telus; il détenait un permis de stationnement dans la tour Telus, à Calgary. M. Bruns avait reçu le permis à la suite d'une promotion, en 1995. Il utilisait sa voiture pour assister à des réunions ainsi que pour aller à l'aéroport et en revenir. Il n'avait pas consigné par écrit les heures

effectuées en sus de la semaine normale de travail, de 37,5 heures, mais il effectuait au besoin des heures additionnelles pendant la semaine et pendant la fin de semaine. Il estimait que le permis de stationnement était un outil efficace lui assurant une certaine souplesse dans ses heures de travail en éliminant la nécessité de trouver d'autres moyens de transport. Depuis sa résidence, M. Bruns aurait pu aller à pied au travail en une trentaine de minutes ou il aurait pu y aller à vélo, au cours des rares mois où il n'y a pas de neige à Calgary, ou encore prendre l'autobus, étant donné que rien ne montre que le service était inadéquat en 1998 pendant ses heures de travail. Le véhicule n'était pas souvent utilisé à des fins commerciales cette année-là, et même si Telus pouvait le rembourser, M. Bruns avait décidé de ne pas soumettre de demande à cause du montant minime en cause comparativement à la paperasse qu'il aurait fallu préparer. M. Bruns utilisait des taxis pour aller aux aéroports et en revenir, mais il conduisait parfois sa voiture jusqu'à Edmonton, s'il décidait que cela était plus efficace dans un cas particulier. La plupart des réunions qui avaient lieu à Calgary étaient tenues dans l'immeuble où était situé son bureau. M. Bruns utilisait rarement le permis à des fins personnelles et il pouvait toujours trouver de la place pour garer sa voiture. En 1998, il voyageait pour affaires à l'extérieur de Calgary, principalement en avion, un jour et demi par semaine en moyenne.

[118] La preuve ne me permet pas de conclure que M. Bruns avait besoin d'un véhicule dans le cadre de son emploi ni qu'il avait besoin d'une place de stationnement dans l'immeuble où était situé son bureau afin de s'acquitter de ses responsabilités chez Telus en 1998. M. Bruns avait décidé d'aller travailler en voiture même si cela n'était pas nécessaire puisqu'il s'acquittait de ses tâches à des moments où il pouvait facilement et d'une façon raisonnablement efficace avoir recours aux transports publics ou à d'autres moyens, notamment en allant travailler à pied ou à vélo, ce qui aurait pris tout au plus une trentaine de minutes.

[119] Je ne puis voir comment Telus pouvait être la principale bénéficiaire de l'avantage économique conféré par le permis de stationnement. Je ne dispose d'aucun élément de preuve me permettant d'inférer qu'à quelque moment de 1998, le résultat net de Telus a été supérieur du fait que M. Bruns garait sa voiture dans le parc de Telus ni que le paiement de la place de stationnement était principalement commode pour Telus. C'était plutôt M. Bruns, qui garait sa voiture gratuitement dans une place qu'il aurait été obligé de payer comme les autres employés de Telus faisant partie des échelles de rémunération inférieures ou comme les membres du public, qui tirait principalement parti de cet avantage.

[120] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

John Harrington

[121] En 1998, M. Harrington travaillait comme directeur chez Telus, échelle de rémunération 5; il avait reçu un permis de stationnement gratuit pour le parc de Telus Plaza. M. Harrington a témoigné que l'année 1998 était une année de forte activité; il estimait avoir travaillé de 45 à 50 heures par semaine afin de s'acquitter de ses tâches. À son avis, le permis de stationnement lui avait permis de travailler tard. Il était indemnisé pour l'utilisation de sa voiture pour aller à l'aéroport et en revenir. Habituellement, il arrivait au travail entre 7 h et 7 h 30, et puisqu'il vivait dans le sud-est d'Edmonton, il avait décidé qu'il était plus commode d'aller au travail en voiture. Il utilisait le service gratuit de TLR du centre-ville pour affaires et il voyageait en avion lorsque les réunions avaient lieu à l'extérieur de la ville. M. Harrington a reconnu qu'il n'était pas obligé de conduire un véhicule pour affaires et qu'il n'avait pas négocié avec Telus afin d'obtenir le stationnement gratuit dans le cadre de sa rémunération globale. M. Harrington avait commencé à travailler pour AGT en 1976, et après l'adoption de la marque de Telus par cette entité, il a reçu un permis de stationnement lorsqu'il a été promu à un poste de la haute direction, en 1986. M. Harrington ne consignait pas par écrit les heures supplémentaires effectuées en 1998. Avant de recevoir son permis de stationnement gratuit, il allait au travail en voiture et il garait sa voiture dans des parcs publics, ce qui lui coûtait environ 50 \$ par mois.

[122] Selon la preuve, il y avait, en 1998, un arrêt d'autobus à deux pâtés de maisons de la résidence de M. Harrington. Le quartier était desservi par l'autobus 60, qui passait sept fois le matin pour aller au centre-ville et qui passait en sens inverse cinq fois l'après-midi. Même s'il travaillait tard, M. Harrington aurait pu prendre l'autobus de 21 h 08 depuis le centre-ville jusqu'à la station Millgate, et prendre ensuite un autre autobus qui l'aurait laissé près de chez lui à 21 h 40, sauf si cet autobus n'avait pas attendu que la liaison soit assurée. En pareil cas, M. Harrington se serait vu obligé d'attendre le prochain autobus qui allait dans son secteur résidentiel. M. Connor, le programmeur de l'ETS, estimait que le même voyage aurait pris environ 25 minutes en voiture.

[123] Telus n'exigeait pas que M. Harrington conduise sa voiture pour aller travailler. Aucun élément de preuve ne montre que M. Harrington travaillait jusqu'après les heures de service de l'ETS, et il aurait pu utiliser les transports publics pour aller au travail et en revenir. Toutefois, M. Harrington avait décidé d'utiliser sa voiture pour plus de commodité. L'avantage qu'offrait le permis de stationnement était quelque chose dont M. Harrington profitait plutôt qu'un avantage pour son employeur. Il faut se poser certaines questions. Telus avait-elle

un intérêt légitime, sur le plan des affaires, envers la façon dont M. Harrington faisait la navette? Quelle aurait été la différence pour ses activités commerciales? Quel avantage économique obtenait-elle en fournissant à M. Harrington le permis gratuit que celui-ci détenait depuis 1986, lorsqu'il travaillait pour AGT, le prédécesseur? Les réponses sont non, aucune et aucun.

[124] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Donald Barnes

[125] M. Barnes travaillait comme directeur des ventes, échelle de rémunération 4, pour TAS, une filiale à 100 p. 100 de Telus. Il avait un rôle important en ce qui concerne la publication de l'annuaire des Pages jaunes d'Edmonton et il travaillait depuis l'immeuble 44 Capital. Il détenait un permis de stationnement qui lui donnait droit à un emplacement réservé. Son travail l'obligeait à aller d'un bout à l'autre de la ville, et il communiquait avec son bureau au moyen d'un téléphone cellulaire. À son avis, il était peu pratique, compte tenu de la nature de son travail, d'utiliser des taxis pour affaires. Il ne soumettait pas de demandes de remboursement à Telus pour l'utilisation de son véhicule et il ne consignait pas par écrit les heures supplémentaires effectuées. Au cours de périodes de forte activité, lorsque les dates limites approchaient, il travaillait le soir et pendant la fin de semaine ainsi que pendant les jours de congé. Il estimait qu'en 1998, il s'était vu obligé d'effectuer d'une à quatre heures supplémentaires pendant environ 50 jours pour préparer l'annuaire qui devait être publié. Le mois d'octobre était crucial. Les représentants qui travaillaient au même projet prenaient des taxis et Telus les remboursait. M. Barnes a affirmé qu'en sa qualité de directeur des ventes, il ne pouvait pas savoir quand il serait obligé de se rendre à un endroit particulier, dans la ville. Le TLR n'était pas un moyen de transport efficace pour lui parce que 65 p. 100 des gens qui faisaient de la publicité dans les Pages jaunes étaient établis dans le sud-est d'Edmonton.

[126] Il n'existait aucune exigence formelle obligeant M. Barnes à utiliser un véhicule dans le cadre de son emploi. Les tâches de M. Barnes, chez TAS, consistaient notamment à rédiger des avis d'emplois vacants, de sorte qu'il savait qu'il s'agissait d'une condition pour certains postes. M. Barnes détenait le permis de stationnement depuis 1988, lorsqu'il en avait reçu un d'Ed Tel, où il occupait un poste qui a par la suite été considéré comme faisant partie de l'échelle de rémunération 3, chez Telus. Selon la preuve, le service d'autobus desservant le quartier de M. Barnes était fréquent aux heures de pointe – un autobus passait aux 15 minutes – et il était adéquat le soir, puisqu'un autobus passait aux 30 minutes, ce

qui aurait permis à M. Barnes de quitter le centre-ville, depuis un arrêt situé à un pâté de maisons de Telus Plaza, à 21 h 24, et d'arriver à un arrêt situé près de chez lui 14 minutes plus tard seulement.

[127] En ce qui concerne l'endroit où il se trouve sur le spectre, M. Barnes est dans une situation différente de celle de la plupart des autres appelants. Il y avait sans aucun doute des périodes de forte activité entre le mois de septembre et le début du mois de novembre, au cours desquelles il était avantageux pour Telus que M. Barnes ait rapidement accès à sa voiture, de façon à se déplacer plus facilement dans la ville, en sa qualité de directeur des ventes supervisant jusqu'à dix représentants, chacun de ces derniers étant chargé de visiter de 400 à 450 clients. Le problème est le suivant : je ne dispose d'aucun élément de preuve me permettant de déterminer l'importance de cet avantage pour Telus comparativement au coût d'un taxi ou de ce qu'il en aurait coûté pour que M. Barnes gare sa voiture quelque part pendant cette période de deux mois. Pendant le reste de l'année, il était commode pour M. Barnes de se rendre en voiture au travail même s'il vivait à 30 pâtés de maisons seulement de son bureau. Toutefois, afin de respecter les délais de publication, il fallait accomplir le travail, que ce soit pendant les jours de congé ou pendant la fin de semaine. C'était M. Barnes qui avait décidé de se rendre en voiture au travail; il ne s'agissait pas d'une exigence de Telus. On aurait pu s'attendre à ce que la direction de Telus remette au Service des ventes de la documentation au sujet de l'avantage économique qu'offrait l'utilisation par les employés de leur propre véhicule au cours de certaines périodes d'activité intense, par opposition à d'autres moyens de transport. Cependant, si je considère l'année dans son ensemble et si je tiens compte de la nature du travail exécuté par M. Barnes, il est évident que c'était M. Barnes plutôt que l'employeur qui bénéficiait avant tout de l'avantage économique associé au permis de stationnement, et ce, même si la période de forte activité de deux mois était essentielle à la réalisation des objectifs du Service des ventes. Je ne dispose d'aucun élément de preuve concernant le coût des taxis et le montant qu'il aurait fallu verser à M. Barnes pour l'utilisation de sa propre voiture, s'il avait soumis une demande de remboursement, par rapport à la juste valeur marchande, soit 1 926 \$, y compris la TPS, de l'emplacement de stationnement qui avait été attribué à M. Barnes en 1998. Dans ses aveux de fait, M. Barnes a reconnu que sans le permis, il ne se serait peut-être pas rendu en voiture au travail et qu'il aurait plutôt pris l'autobus ou eu recours au covoiturage. L'utilisation par M. Barnes de l'emplacement de stationnement qui lui était réservé en 1998 comportait sans aucun doute un élément commercial important. Malheureusement, cet élément ne constituait pas la plus grande partie de l'avantage économique y afférent, même si cela permettait à M. Barnes d'aller et de venir plus facilement pour effectuer des heures

supplémentaires au cours de la période de 50 jours d'activité intense, pour visiter les clients et assurer la formation des représentants au cours d'autres périodes moins agitées de l'année. Si Telus avait procédé à une analyse quelconque des coûts et avait pris une décision commerciale fondée sur cette analyse, au lieu de simplement renouveler le permis de stationnement en se fondant sur le fait que M. Barnes y avait déjà droit en sa qualité d'employé d'Ed Tel, il aurait peut-être été possible de conclure que la chose était principalement avantageuse pour Telus. Même l'absence, dans la description de travail, d'une condition selon laquelle le directeur des ventes devait posséder ou conduire un véhicule n'aurait pas particulièrement nui à l'appel interjeté par M. Barnes si la preuve me permettait par ailleurs de conclure que l'utilisation réelle subséquente de sa voiture était une condition raisonnable de l'emploi, même si la chose n'était pas énoncée en toutes lettres dans la documentation formelle, et que l'emplacement de stationnement était nécessaire.

[128] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Desmond Adler

[129] M. Adler était directeur, échelle de rémunération 5; il a reçu un permis de stationnement lorsqu'il a été promu à ce poste en 1997. Il vivait à Sherwood Park, une collectivité située à environ 25 kilomètres de son bureau, à Telus Plaza. En 1998, sa femme et lui se rendaient ensemble en voiture au travail à peu près la moitié du temps, et sa femme le laissait à son bureau. M. Adler a reconnu que sans le permis gratuit, il aurait été obligé de payer le stationnement lorsqu'il allait travailler en voiture. M. Adler n'était pas tenu d'utiliser sa voiture dans le cadre de son emploi, mais grâce au permis, il était plus commode d'aller travailler en voiture et il réussissait chaque fois à trouver une place. En 1998, M. Adler n'a jamais utilisé son véhicule à des fins commerciales pour Telus. Les frais de taxi étaient remboursés à M. Adler, y compris les frais qu'il engageait pour aller de chez lui à l'aéroport et en revenir; M. Adler savait que Telus avait comme politique de payer 35 cents le kilomètre aux employés qui utilisaient un véhicule privé pour affaires. M. Adler ne travaillait pas pendant les jours de congé, mais il travaillait généralement jusqu'à 17 h 30 ou 18 h pendant la semaine et une ou deux fois par mois le samedi ou le dimanche. Il effectuait des heures supplémentaires afin de mener ses tâches à bonne fin et non parce que Telus lui fournissait le permis de stationnement.

[130] L'affidavit de Richard Grajkowski, pièce R-13, auquel étaient joints les horaires produits en preuve, indique la fréquence du service d'autobus entre le centre des transports de Sherwood Park et la ville d'Edmonton pendant la semaine. Pour

M. Adler, le voyage aurait pris 25 minutes de ce centre jusqu'à un arrêt situé coin 103th Street et 103th Avenue, à quelques pâtés de maisons de Telus Plaza. Après 18 h, l'autobus partait de cet arrêt une fois l'heure, aux heures, jusqu'à 23 h. On n'a présenté aucun élément de preuve au sujet de la fréquence du service d'autobus pendant la fin de semaine, mais on peut certainement supposer que le service était réduit.

[131] De toute évidence, lorsqu'il décidait d'aller travailler en voiture, M. Adler utilisait le permis de stationnement pour plus de commodité. Le permis ne comportait aucun élément commercial identifiable et son utilisation ne conférait pas d'avantage économique à Telus. Telus n'en tirait aucun bénéfice primordial ni aucun bénéfice pratique accessoire. Le permis gratuit avait été fourni à M. Adler lorsqu'il avait été promu au poste de directeur sans qu'il soit tenu compte de son utilisation dans le cadre de ses fonctions. Cela étant, il s'agissait d'un à-côté, d'un symbole, et cela démontrait que le rang comportait des privilèges dans la structure organisationnelle; le permis conférait un avantage économique à M. Adler.

[132] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Joanne Beaton

[133] M^{me} Beaton a reçu son permis de stationnement en 1997 lorsqu'elle a été promue au poste de directrice, Solutions en matière d'information et de processus, poste faisant partie de l'échelle de rémunération 5. Elle se rendait dans des centres importants, en Alberta, trois fois par semaine en moyenne, parfois en voiture. Si elle prenait l'avion, elle allait à l'aéroport en voiture. M^{me} Beaton a témoigné que l'année 1998 avait été une année de forte activité en raison des changements attribuables à l'expansion au sein de l'organisation de Telus et d'un changement d'orientation de la culture au lieu de travail visant à permettre à Telus de faire concurrence dans un milieu d'affaires fort compétitif. M^{me} Beaton effectuait plusieurs journées de 15 heures; elle travaillait après 19 h trois jours par semaine et elle allait au bureau au moins trois samedis par mois. À son avis, le permis lui assurait un accès sûr à son bureau depuis un parc de stationnement souterrain chauffé et éclairé et lui permettait d'accomplir son travail d'une façon plus efficace, en particulier en dehors des heures normales de bureau. Même si on ne lui avait pas attribué d'emplacement, M^{me} Beaton réussissait toujours à trouver une place. Avant de recevoir le permis de stationnement, elle se rendait au travail avec son mari, dans le véhicule familial, ou elle utilisait les transports publics. Elle utilisait son véhicule pour affaires dans la ville d'Edmonton et, en 1998, elle avait également utilisé des taxis 22 fois, selon son relevé de frais. Telus l'indemnisait pour l'utilisation du

véhicule et la remboursait des frais de stationnement engagés ailleurs lorsqu'elle se déplaçait pour affaires. Dans ses aveux de fait, M^{me} Beaton a reconnu que Telus lui fournissait le permis de stationnement dans le cadre des avantages dont elle bénéficiait en sa qualité de directrice et que l'utilisation de sa voiture n'était pas une condition d'emploi. Avant de recevoir le permis gratuit, M^{me} Beaton dépensait 140 \$ par mois pour garer sa voiture à Place Canada.

[134] Le service d'autobus de fin de soirée jusqu'à la résidence de M^{me} Beaton n'était pas très commode, comparativement aux 15 minutes qu'il lui fallait pour se rendre chez elle en voiture. Toutefois, M^{me} Beaton aurait pu prendre un autobus avant 20 h 58, sur la ligne 1, ce qui l'aurait obligée à choisir entre aller chez elle à pied depuis un arrêt situé sur Stony Plain Road ou attendre 54 minutes pour prendre l'autobus suivant, qui l'amenait en cinq minutes à l'arrêt le plus proche de sa résidence.

[135] M^{me} Beaton effectuait sans aucun doute un grand nombre d'heures en sa qualité de directrice. Ce genre d'engagement allait avec le poste. M^{me} Beaton avait décidé de se rendre en voiture au travail à des moments où elle n'avait pas besoin de l'utiliser pour effectuer des voyages d'affaires à l'extérieur de la ville. Malheureusement, le journal où M^{me} Beaton consignait cette utilisation n'est plus disponible, et M^{me} Beaton n'a pas soumis d'estimation dans le cadre de son témoignage. Il se peut bien que la fourniture de la place de stationnement ait constitué un avantage économique pour Telus dans le contexte des voyages que M^{me} Beaton était tenue d'effectuer en voiture dans le cadre de son emploi, que ce soit dans la ville ou à l'extérieur. Toutefois, je ne dispose d'aucun élément de preuve à l'appui, et les demandes de remboursement de M^{me} Beaton démontrent qu'elle avait utilisé des taxis à maintes reprises aux diverses fins de l'entreprise. M^{me} Beaton bénéficiait, grâce au permis de stationnement, de la sécurité, de la commodité et de l'accessibilité à l'immeuble dans lequel était situé son bureau. Elle utilisait le permis à son profit et cela lui permettait de recevoir gratuitement un service qu'elle était obligée de payer avant d'être promue au poste de directrice. La preuve ne me permet pas de conclure qu'un facteur autre que l'obtention de ce poste avait mené Telus à délivrer le permis. De même, la preuve ne me permet pas de conclure que Telus était la principale bénéficiaire du paiement associé à la fourniture de cette place de stationnement. C'était plutôt M^{me} Beaton qui bénéficiait du principal avantage économique, qui constituait un avantage imposable.

[136] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Mary-Patricia Barry

[137] En 1998, M^{me} Barry était directrice, échelle de rémunération 5; elle travaillait depuis un bureau situé à Telus Plaza. Au sein de son unité des ressources humaines, elle était responsable de la formation des employés de Telus en salle de classe. Elle n'était pas obligée d'utiliser sa voiture dans le cadre de son emploi, mais elle estimait qu'il était commode d'aller en voiture à certains endroits, dans la ville et à l'extérieur, à des fins commerciales, entre six et huit fois par mois, en particulier lorsqu'elle transportait du matériel pour les séances de formation. Lorsqu'elle utilisait sa voiture pour affaires, elle était indemnisée au taux applicable par kilomètre. Elle avait reçu son permis de stationnement gratuit lorsqu'elle avait été promue au poste de directrice en 1996 et elle supposait que le permis lui avait été fourni en vue de lui permettre d'effectuer jusqu'à quatre heures additionnelles pendant la semaine ainsi que le dimanche au besoin. M^{me} Barry a reconnu qu'en l'absence du permis gratuit, elle aurait néanmoins préféré aller en voiture au travail au lieu d'utiliser les transports publics même s'il y avait un arrêt à seulement un pâté de maisons de sa résidence. M^{me} Barry a reconnu qu'il n'y avait pas, dans le centre-ville, à Edmonton, de parc de stationnement gratuit qu'elle aurait pu utiliser en 1998.

[138] M^{me} Barry n'effectuait pas un grand nombre d'heures supplémentaires et elle avait facilement accès à un service d'autobus adéquat entre le centre-ville et sa résidence. Elle avait décidé de son propre gré d'aller en voiture au travail. Il n'existe aucun élément de preuve permettant de conclure qu'il était avantageux pour Telus, du point de vue économique, de fournir à M^{me} Barry un stationnement dont la juste valeur marchande s'élevait à 1 926 \$ par année, selon le ministre, au lieu de payer le prix des courses en taxi lorsque M^{me} Barry se déplaçait dans la ville à des fins commerciales. Aucun élément de preuve n'a été soumis au sujet de la mesure dans laquelle M^{me} Barry effectuait des voyages à l'extérieur de la ville en 1998. Il n'existe aucun élément de preuve indiquant l'existence de critères que Telus aurait utilisés pour délivrer le permis gratuit à M^{me} Barry, mais il est raisonnable de conclure que la promotion de celle-ci au rang de directrice était l'élément déclencheur qui lui avait permis de bénéficier de cet avantage économique. Tout bénéfice retiré par Telus était accessoire et le lien entre le droit au stationnement gratuit accordé à M^{me} Barry et les tâches que celle-ci exécutait dans le cadre de son emploi était dans l'ensemble nébuleux.

[139] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Randy Bayrack

[140] M. Bayrack était gestionnaire de projet, échelle de rémunération 4; il détenait un permis de stationnement pour le parc situé coin 107th Street et 100th Avenue. Il avait commencé à travailler en 1979 chez Ed Tel, qui est devenue partie d'AGT, et ensuite de Telus. M. Bayrack travaillait pour TAS, une filiale à 100 p. 100 de Telus. M. Bayrack avait conclu avec TAS une entente écrite qui comportait une disposition prévoyant qu'il continuerait à bénéficier du droit au stationnement gratuit. M. Bayrack utilisait sa voiture pour affaires une fois par semaine, en moyenne, afin de se rendre à Red Deer, et il était indemnisé en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Aucune condition d'emploi ne l'obligeait à posséder ou à conduire un véhicule, mais il estimait que son efficacité était d'autant plus grande du fait qu'il pouvait aller en voiture au travail et garer sa voiture dans le parc. M. Bayrack arrivait souvent au travail avant 8 h, et il partait souvent après 18 h. Avant de recevoir le permis, il se rendait en voiture au travail. Aucun emplacement ne lui était réservé, mais il avait toujours réussi à trouver une place lorsqu'il conduisait sa voiture, ce qu'il trouvait plus commode que d'utiliser les transports publics, même s'il y avait un service d'autobus à moins d'un pâté de maisons de sa résidence et même s'il y avait une station de TLR près de son bureau. Au cours des périodes de grande activité, qui duraient jusqu'à trois semaines, M. Bayrack travaillait jusqu'à 1 h; il était au courant de la politique de Telus d'indemniser les employés qui travaillaient tard (après 23 h) et il a reconnu qu'il aurait pu prendre des taxis pour retourner chez lui au lieu d'utiliser sa voiture. Il estimait qu'il en aurait coûté au moins 30 \$ en taxi. Il avait décidé de se rendre en voiture à l'aéroport lorsqu'il allait en avion à Calgary, au lieu de payer des taxis et de demander un remboursement.

[141] Selon la preuve présentée par M. Connor, de l'ETS, il y avait aux heures de pointe un service décalé d'autobus aux 15 minutes jusqu'aux arrêts situés près de la résidence de M. Bayrack, étant donné que M. Bayrack pouvait prendre un autobus allant dans un sens ou dans l'autre jusqu'à la station Millgate, et prendre ensuite le TLR jusqu'au centre-ville. M. Bayrack aurait pu quitter le centre-ville à 21 h 08 pour arriver à Millgate à 21 h 30, et prendre ensuite un autobus jusqu'à un arrêt situé à deux pâtés de maisons de sa résidence, où il serait arrivé à 22 h 30. Le voyage en voiture aurait pris une trentaine de minutes.

[142] La preuve a établi que Telus avait décidé de continuer à accorder le droit au stationnement gratuit dont bénéficiait M. Bayrack lorsque celui-ci travaillait pour les entreprises de télécommunications qui sont devenues parties de l'organisation de Telus. M. Bayrack n'avait pas à demander ce permis et il le recevait même s'il

occupait un poste de l'échelle de rémunération 4. Avant de recevoir le permis d'Ed Tel, ou peut-être d'AGT, M. Bayrack allait travailler en voiture. Lorsqu'il se rendait à Telus Plaza pour affaires, à quelques pâtés de maisons, il y allait en voiture même si son permis ne l'autorisait pas à garer sa voiture à cet endroit et même s'il devait payer les frais de stationnement.

[143] Eu égard à la preuve, je ne puis conclure à l'existence d'un avantage économique important pour Telus du fait qu'elle avait fourni le permis de stationnement à M. Bayrack. C'était M. Bayrack qui bénéficiait surtout de l'avantage économique, même s'il aurait pu en coûter de 600 \$ à 700 \$ pour le rembourser d'une vingtaine de courses en taxi, après 23 h, au cours d'une période de forte activité. Le ministre a établi à 1 926 \$ la juste valeur marchande de l'emplacement en 1998. Le ministre a supposé que l'appelant travaillait dans l'immeuble 44 Capital, au 10044 108th Street, et il a établi une cotisation à l'égard de l'avantage sur cette base. La preuve soumise sur ce point est embrouillée étant donné que M. Bayrack a témoigné que son permis était valide pour le parc situé coin 107th Street et 100th Avenue, et qu'au paragraphe 7 de ses aveux (pièce A-1), il a déclaré que son permis était valide pour le [TRADUCTION] « parc de stationnement situé dans l'immeuble » à cette adresse. Je conclus que l'emplacement de stationnement qui fait l'objet de cet appel est celui qui se trouve dans l'immeuble 44 Capital, puisque l'examen de l'ensemble de la preuve sur ce point ne permet pas de conclure que l'hypothèse émise par le ministre est inexacte. Les parties ont convenu que la juste valeur marchande de l'emplacement, dans le parc situé coin 107th Street et 100th Avenue, n'était que de 720 \$ par année.

[144] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Randall L. Edgar

[145] M. Edgar était un ancien employé d'AGT; en 1998, il travaillait pour TAS à titre d'analyste financier d'entreprise, poste faisant partie de l'échelle de rémunération 4. M. Edgar n'avait pas demandé de permis de stationnement et il l'avait reçu de son adjoint exécutif. Il réussissait toujours à garer sa voiture, même si aucun emplacement ne lui était réservé. Avant de recevoir le permis, M. Edgar utilisait les transports publics pour aller travailler, mais il a découvert qu'il pouvait effectuer chaque jour une heure additionnelle s'il prenait plutôt sa voiture. En 1998, il a tout au plus utilisé le permis de stationnement trois fois à des fins personnelles. Aucune condition d'emploi n'exigeait que M. Edgar possède ou conduise un véhicule; M. Edgar ne se rappelait pas avoir utilisé sa voiture à des fins commerciales cette année-là et il n'avait pas non plus été obligé de prendre des

taxis. M. Edgar avait l'habitude d'utiliser les transports publics, mais il utilisait le permis qui, croyait-il, visait à lui permettre d'effectuer plus facilement des heures additionnelles. M. Edgar a reconnu que sans le permis, il aurait été obligé de travailler aussi tard qu'il le fallait afin de respecter certains délais de dépôt. Il avait consigné par écrit les heures supplémentaires effectuées pendant la fin de semaine jusqu'au mois de février 1998, mais non par la suite. Les transports publics aux heures de pointe assuraient cinq voyages vers le centre-ville le matin et huit voyages en sens inverse l'après-midi. Même en quittant un arrêt situé dans le centre-ville, près de Telus Plaza, aussi tard qu'à 21 h 38, il serait arrivé à l'arrêt situé près de chez lui à 22 h 38, ou s'il avait pris l'autobus de 21 h 08, il aurait pu être à l'arrêt situé près de chez lui vers 21 h 55, soit une voyage de 47 minutes.

[146] La preuve démontre qu'il n'était pas nécessaire que M. Edgar utilise un véhicule pour s'acquitter de ses fonctions. M. Edgar n'utilisait pas la voiture pendant la journée de travail et, en 1998, il n'a pas eu à se déplacer en taxi pour affaires. Le permis gratuit lui donnait la possibilité d'aller en voiture au travail au lieu d'utiliser les transports publics. M. Edgar avait décidé d'utiliser sa voiture, mais il a reconnu que sans le permis, il aurait eu recours à d'autres moyens de transport pour assumer ses responsabilités chez Telus. L'avantage économique dont bénéficiait Telus par suite de la fourniture du permis de stationnement était négligeable. Toutefois, cet avantage était important pour M. Edgar, étant donné que sa juste valeur marchande était de 1 926 \$ par année, y compris la TPS. C'était M. Edgar qui était le principal bénéficiaire de cet avantage.

[147] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Roy A. Viteychuk

[148] En 1998, M. Viteychuk travaillait comme gestionnaire, échelle de rémunération 3; il était responsable d'une quarantaine d'employés, au sein du Service d'analyse et d'entretien des commutateurs. Il travaillait depuis un bureau situé dans le Centre de commutation, coin 104th Street et 104th Avenue; il avait reçu son permis à un moment donné au cours de son emploi chez Ed Tel, où il avait commencé à travailler en 1970. Avant de recevoir le permis, M. Viteychuk payait les frais de stationnement dans des parcs exploités par Telus. Par la suite, il garait sa voiture dans un emplacement souterrain chauffé et il n'utilisait pas le permis à des fins personnelles, mais il prêtait parfois le permis à d'autres employés de Telus. Il n'avait pas besoin d'un véhicule pour accomplir son travail, mais il estimait qu'il était avantageux d'avoir sa voiture à sa disposition lorsque le service téléphonique était interrompu à cause d'un événement quelconque, souvent lié aux conditions

météorologiques, ce qui l'obligeait à se rendre à l'un des huit centres serveurs pour rétablir le service en installant des cartes CP de recharge. M. Viteychuk a reconnu que sans le permis, il aurait probablement utilisé le service de navette entre Edmonton et sa résidence, à Sherwood Park. Il a admis que les heures supplémentaires effectuées en 1998 n'étaient pas attribuables au fait que Telus lui avait fourni un permis de stationnement et il ne se rappelait pas qu'il y ait eu des urgences qui l'avaient obligé à effectuer des heures additionnelles.

[149] Les faits établissent que l'utilisation du permis de stationnement par M. Viteychuk ne comportait aucun élément commercial important. Il était commode pour lui d'avoir le permis et cela lui évitait d'avoir à prendre la navette entre Sherwood Park et le lieu de travail ou de trouver un autre endroit où garer sa voiture et de payer les frais y afférents. C'était M. Viteychuk plutôt que l'employeur qui bénéficiait de l'avantage économique qu'offrait le stationnement gratuit. Par conséquent, cet avantage était imposable entre les mains de M. Viteychuk.

[150] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Carol Amelio

[151] M^{me} Amelio travaillait chez Telus comme directrice, Relations avec les clients, poste faisant partie de l'échelle de rémunération 5. En 1998, M^{me} Amelio n'avait pas consigné ses heures par écrit, mais elle estimait qu'elle avait travaillé en moyenne 50 heures par semaine. M^{me} Amelio a reconnu qu'elle n'était pas rémunérée directement pour les heures supplémentaires et elle estimait qu'au niveau qu'elle occupait au sein de la direction, c'était ce à quoi on s'attendait dans le contexte de la culture d'entreprise de Telus. M^{me} Amelio avait reçu son permis de stationnement gratuit en 1992 et, même si elle ne l'avait pas directement demandé, elle avait indiqué, lors de l'entrevue qu'elle avait eue à l'égard d'un poste de conseillère juridique, que si elle était embauchée, elle voulait un stationnement sûr, à Telus Plaza. En 1998, dans le cadre de l'emploi qu'elle exerçait en sa qualité de directrice, Telus ne lui avait jamais fait savoir qu'elle devait utiliser sa voiture pour affaires. M^{me} Amelio utilisait surtout la voiture afin d'aller au travail et d'en revenir, bien qu'elle se soit rendue en voiture à certains endroits pour enquêter sur des plaintes. M^{me} Amelio se souciait de la sécurité et un parc souterrain éclairé, à Telus Plaza, répondait à ses besoins étant donné qu'il y avait des boutons d'alarme d'accès facile et qu'elle pouvait demander à un préposé à la sécurité de l'accompagner jusqu'à sa voiture. M^{me} Amelio vivait à moins de deux pâtés de maisons d'un arrêt d'autobus, mais elle ne considérait pas les transports publics

comme une solution de rechange viable. Elle aurait pu prendre des taxis pour voyager entre son bureau et sa résidence, située dans le sud-est d'Edmonton, lorsqu'elle arrivait tôt au travail ou qu'elle travaillait tard; elle aurait pu prendre des taxis pour aller à l'aéroport et Telus l'aurait remboursée. Sans le permis gratuit, M^{me} Amelio aurait été obligée de payer pour avoir le droit de garer sa voiture dans le centre-ville d'Edmonton en 1998. Elle n'avait jamais eu de difficulté à trouver une place de stationnement dans le parc de Telus Plaza au cours de l'année, même si aucun emplacement ne lui était réservé.

[152] De toute évidence, M^{me} Amelio avait décidé d'aller en voiture au travail et d'utiliser le permis de stationnement gratuit fourni par Telus. Les raisons pour ce faire étaient tout à fait raisonnables; elle se sentait en sécurité et elle pouvait faire plus facilement des heures variables au bureau plutôt que de travailler à la maison, où elle préférait consacrer son temps à sa famille. Je ne puis voir comment Telus bénéficiait d'un avantage important du fait qu'elle avait fourni le permis de stationnement à M^{me} Amelio, et rien ne montre que ce droit avait été accordé pour une raison autre que le rang occupé par M^{me} Amelio au sein de l'organisation. M^{me} Amelio avait reçu une chose de grande valeur lui assurant le confort et la commodité qui auraient par ailleurs été assurés si elle avait payé un stationnement à sa juste valeur marchande à toute entreprise exploitant un parc similaire dans le centre-ville d'Edmonton. C'était M^{me} Amelio plutôt que Telus qui était la principale bénéficiaire de l'avantage économique qu'offrait le permis.

[153] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

Henry Lazarenko

[154] M. Lazarenko n'a pas témoigné. Toutefois, certaines hypothèses de fait sur lesquelles le ministre s'est fondé dans la réponse à l'avis d'appel et certains aveux de fait faisant partie de la pièce A-1 s'appliquent à son appel. En 1998, M. Lazarenko était directeur général, Ingénierie et Construction, poste faisant partie de l'échelle de rémunération 5. Sa journée de travail était de 7,5 heures et, cette année-là, il n'a jamais travaillé en sus de ces heures. M. Lazarenko avait commencé à travailler chez Ed Tel en 1965, et en 1990, il avait reçu son permis de stationnement gratuit pour un emplacement réservé dans le parc situé dans l'immeuble 44 Capital. Aucune condition d'emploi ne l'obligeait à avoir un véhicule pour exercer ses fonctions. Toutefois, il utilisait sa voiture pour affaires et recevait de Telus un montant mensuel fixe de 120 \$ au lieu de soumettre des demandes de remboursement pour le nombre réel de kilomètres parcourus. Avant d'obtenir le permis, M. Lazarenko allait travailler en voiture ou il utilisait les

transports publics. En l'absence du permis, il se serait néanmoins rendu au travail en voiture et il aurait payé les frais de stationnement.

[155] Il est fort probable que le droit de M. Lazarenko au permis gratuit, et à un emplacement réservé, était fondé tant sur le rang qu'il occupait au sein de l'organisation que sur son ancienneté chez Ed Tel, puisqu'il n'y avait pas de fin commerciale identifiable par ailleurs associée à la fourniture du permis. Le permis ne permettait pas d'effectuer plus facilement des heures supplémentaires, et M. Lazarenko recevait un montant fixé de gré à gré pour utiliser son véhicule dans le cadre de son emploi. Quant au permis, M. Lazarenko a obtenu une chose d'une grande valeur et Telus n'a reçu en échange aucun bénéfice quantifiable en argent. À mon avis, c'était M. Lazarenko qui bénéficiait de l'avantage dans son ensemble et l'avantage économique que celui-ci en a tiré a été évalué à 1 926 \$ par le ministre.

[156] La cotisation établie par le ministre est exacte. L'appel est rejeté.

[157] Au cours de l'argumentation, l'avocat de l'intimée m'a invité à chercher à attribuer les avantages dans un cas donné, de sorte que si je devais conclure que Telus était la principale bénéficiaire, je pourrais attribuer au prorata un avantage au bénéficiaire, par exemple 30 p. 100 ou plus, dans l'appel Delaloye. J'ai refusé de le faire; dans les affaires d'avantage imposable, et encore plus lorsque des permis de stationnement sont en cause, je suggère aux tribunaux de ne pas s'engager dans ce genre d'exercice. Je crois que la chose prendrait énormément de temps puisqu'il faudrait examiner à fond les circonstances de chaque cas. Cela créerait de la confusion avec les questions principales, et toute décision relative à la répartition des avantages serait probablement fondée sur des calculs approximatifs puisqu'il n'est pas certain que la qualité de la preuve produite, dans la plupart des cas, permettrait de tirer des conclusions de fait fondées sur des renseignements précis dignes de foi. À mon avis, il vaut mieux s'en tenir à l'approche du tout ou rien proposée par le professeur Krishna, approche que la jurisprudence a adoptée jusqu'à ce jour. Selon cette approche, une fois que le point tournant a été atteint et que le principal bénéficiaire a été identifié, il n'est pas tenu compte de l'avantage accessoire retiré par l'employé et on ne tente pas de quantifier cet avantage en vue de l'inclure dans le revenu.

[158] De toute évidence, ces affaires d'avantages imposables continueront à être des cas d'espèce. Les résultats varieront grandement : victoire claire retentissante, partie gagnée grâce au but marqué au cours d'une période supplémentaire, effort qui manque tout juste son but, concours joué d'une façon honnête qui aboutit à un

échec, défaite écrasante où une partie n'a guère eu plus de chances que la petite banquise soumise au réchauffement de la planète.

[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.

1. L'avantage est-il automatiquement conféré dès qu'un rang donné a été atteint ou conformément à une obligation prévue dans une entente quelconque, indépendamment de la nature des fonctions exercées?
2. S'il existe des critères aux fins de l'octroi d'un droit, en particulier des critères liés à la sécurité, ces critères ont-ils été examinés à l'égard d'employés occupant des postes précis ou faisant partie de certaines catégories, de certains services ou de certaines unités fonctionnelles?
3. S'il faut un véhicule dans le cadre de l'emploi, cette exigence est-elle mentionnée dans la description de travail et si la question de l'utilisation du véhicule se pose par la suite, existe-t-il une politique à cet égard?
4. S'il arrive à certains moments de l'année qu'un avantage profite principalement à l'employeur, alors que ce n'est pas le cas à d'autres moments, de quelle façon identifie-t-on ces périodes et de quelle façon les détails relatifs aux circonstances pertinentes sont-ils consignés?
5. Une analyse des coûts a-t-elle été effectuée dans le cadre d'un examen comparatif, selon une norme raisonnable, lorsqu'il s'agit de déterminer si c'est principalement l'employeur qui tire parti de l'octroi de l'avantage?
6. Existe-t-il une méthode d'examen permettant de déterminer si un changement important de circonstances a invalidé les raisons initiales pour lesquelles l'avantage a été conféré?
7. Au lieu de fournir une place de stationnement sur une base individuelle, a-t-on envisagé un stationnement de groupe, un certain nombre de places pouvant au besoin être utilisées par différents employés à des fins commerciales précises?

[160] La jurisprudence contemporaine a tendance à éviter de revenir sur les décisions commerciales que les contribuables prennent au sujet de leur conduite en

tentant de réaliser des bénéfices raisonnables ou en choisissant d'engager certaines dépenses ou de radier une créance irrécouvrable au cours d'une année d'imposition donnée. La magistrature est en train d'élaborer une approche voulant que l'on accorde plus de poids aux intentions clairement exprimées par les parties lorsqu'il s'agit de déterminer la qualité d'une relation de travail. Il est raisonnable de s'attendre à ce que les juges hésitent à intervenir dans les décisions commerciales que prennent les employeurs au sujet de l'octroi d'avantages, à condition qu'il existe un fondement raisonnable justifiant l'octroi de ces avantages et que les circonstances de l'octroi ne permettent pas de conclure, d'une façon inéluctable, qu'ils ont été fournis comme à-côté, comme symbole de statut ou en récompense de longs services.

[161] Je remercie tous les avocats, qui ont su mener ces appels d'une façon efficace et compétente, en particulier en ce qui concerne la préparation de cahiers contenant des pièces, des aveux de fait et d'autres documents pertinents, y compris les arguments.

[162] L'intimée aura droit aux dépens partie-partie. Étant donné que deux appels ont été accueillis, sur 16 appels, et que les instances étaient fondées sur une preuve commune, j'estime qu'il est raisonnable que les dépens adjugés à l'intimée correspondent au degré de succès remporté, dans 14 appels sur 16, ce qui correspond à 87,5 p. 100 du montant en cause. Toutefois, j'entendrai les avocats s'ils veulent régler la question des dépens de quelque autre façon.

Signé à Sidney (Colombie-Britannique), ce 17^e jour de mai 2007.

« D.W. Rowe »

Juge suppléant D.W. Rowe

Traduction certifiée conforme
ce 17^e jour de septembre 2007.

Johanne Brassard, trad. a.

RÉFÉRENCE : 2007CCI272

N^{OS} DES DOSSIERS DE LA COUR : 2003-1188(IT)G, 2003-1231(IT)G,
2003-1232(IT)G, 2002-4231(IT)G,
2003-1239(IT)G, 2003-1240(IT)G,
2003-1187(IT)G, 2003-1242(IT)G,
2003-1230(IT)G, 2003-1197(IT)G,
2003-1198(IT)G, 2002-4221(IT)G,
2002-4220(IT)G, 2003-1196(IT)G,
2003-1195(IT)G, 2003-1191(IT)G,

INTITULÉ : DESMOND A. ADLER,
DOUGLAS ALLOWAY, CAROL AMELIO,
DONALD BARNES,
MARY-PATRICIA BARRY,
RANDY BAYRACK, JOANNE BEATON,
MYRON S. BORYS, BRUCE R. BRANDELL,
HENRY C. BRUNS, GARY CERANTOLA,
DAN DELALOYE, RANDALL L. EDGAR,
JOHN R. HARRINGTON,
HENRY P. LAZARENKO,
ROY A. VITEYCHUK
c.
SA MAJESTÉ LA REINE

LIEU DE L'AUDIENCE : Edmonton (Alberta)

DATE DE L'AUDIENCE : Du 8 au 12 janvier 2007

MOTIFS DU JUGEMENT : L'honorable juge suppléant D.W. Rowe

DATE DU JUGEMENT : Le 17 mai 2007

COMPARUTIONS :

Avocats des appelants : M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Avocats de l'intimée: M^e Rhonda L. Nahorniak
M^e Kerry E.S. Boyd

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Pour les appelants :

Nom : M^e Curtis R. Stewart
M^e Jasmine Sidhu
M^e Michael J. Gemmiti

Cabinet : Bennett Jones
Calgary (Alberta)

Pour l'intimée : John H. Sims, c.r.
Sous-procureur général du Canada
Ottawa, Canada