

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

2002-798(IT)I

ENTRE :

BRENT ILOTT,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

---

Appels entendus sur preuve commune avec les appels de *Blaine Ilott* (2002-799(IT)I) et *Ilott Bros. Farming Company Ltd.* (2002-800(IT)I) le 6 novembre 2002 à Saskatoon (Saskatchewan) par

l'honorable juge T. E. Margeson

Comparutions

Avocat de l'appelant : M<sup>e</sup> Beatty Beaubier

Avocat de l'intimée : M<sup>e</sup> Lyle Bouvier

---

JUGEMENT

Les appels interjetés à l'encontre des cotisations établies en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les années d'imposition 1998 et 1999 sont admis, sans dépens, et la question est déferée au ministre du Revenu national pour nouvel examen et nouvelles cotisations au motif que l'appelant a droit au nouveau calcul de ses frais pour droit d'usage conformément au paragraphe 15(5) de la *Loi*.

L'appelant n'a droit à aucune autre mesure de redressement.

Signé à Ottawa, Canada, ce 19<sup>e</sup> jour de décembre 2002.

« T. E. Margeson »

---

J.C.C.I.

Traduction certifiée conforme  
ce 29<sup>e</sup> jour de mars 2004.

Crystal Lefebvre, traductrice

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

2002-799(IT)I

ENTRE :

BLAINE ILOTT,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

---

Appels entendus sur preuve commune avec les appels de *Brent Ilott* (2002-798(IT)I)  
et de *Ilott Bros. Farming Company Ltd.* (2002-800(IT)I) le 6 novembre 2002 à  
Saskatoon (Saskatchewan) par

l'honorable juge T. E. Margeson

Comparutions

Avocat de l'appelant : M<sup>c</sup> Beatty Beaubier

Avocat de l'intimée : M<sup>c</sup> Lyle Bouvier

---

JUGEMENT

Les appels interjetés à l'encontre des cotisations établies en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les années d'imposition 1998 et 1999 sont admis, sans dépens, et la question est déferée au ministre du Revenu national pour nouvel examen et nouvelles cotisations au motif que l'appelant a droit au nouveau calcul de ses frais pour droit d'usage conformément au paragraphe 15(5) de la *Loi*.

L'appelant n'a droit à aucune autre mesure de redressement.

Signé à Ottawa, Canada, ce 19<sup>e</sup> jour de décembre 2002.

« T. E. Margeson »

---

J.C.C.I.

Traduction certifiée conforme  
ce 29<sup>e</sup> jour de mars 2004.

Crystal Lefebvre, traductrice

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

ENTRE : 2002-800(IT)I  
ILOTT BROS. FARMING COMPANY LTD., appelante,  
et  
SA MAJESTÉ LA REINE, intimée.

---

Appels entendus sur preuve commune avec les appels de *Blaine Ilott* (2002-798(IT)I)  
et de *Brent Ilott* (2002-799(IT)I) le 6 novembre 2002 à Saskatoon (Saskatchewan)  
par

l'honorable juge T. E. Margeson

Comparutions

Avocat de l'appelante : M<sup>c</sup> Beatty Beaubier  
Avocat de l'intimée : M<sup>c</sup> Lyle Bouvier

---

JUGEMENT

Les appels interjetés à l'encontre des cotisations établies en vertu de la  
*Loi de l'impôt sur le revenu* pour les années d'imposition 1998 et 1999 sont rejetés.

Page : 2

Signé à Ottawa, Canada, ce 19<sup>e</sup> jour de décembre 2002.

« T. E. Margeson »

---

J.C.C.I.

Traduction certifiée conforme  
ce 29<sup>e</sup> jour de mars 2004.

Crystal Lefebvre, traductrice

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Date : 20021219  
Dossier : 2002-798(IT)I

ENTRE :

BRENT ILOTT,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée,

ET

2002-799(IT)I

ENTRE :

BLAINE ILOTT,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée,

ET

2002-800(IT)I

ENTRE :

ILOTT BROS. FARMING COMPANY LTD.,

appellante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

## **MOTIFS DU JUGEMENT**

### **Le juge Margeson, C.C.I.**

[1] Il a été convenu au début de l'audience que ces trois questions seraient entendues sur preuve commune.

[2] Le ministre du Revenu national (le « ministre ») a établi une nouvelle cotisation à l'égard de l'appelant Brent Ilott pour les années d'imposition 1998 et 1999 qui comprenait un droit d'usage d'un montant de 7 488,38 \$ et un avantage relatif au fonctionnement d'une automobile d'un montant de 1 400 \$ pour chacune des deux années d'imposition.

[3] La cotisation a été établie relativement à un camion GMC de 1996 que, le ministre estimait, était mis à la disposition de l'appelant et de sa conjointe gratuitement par Ilott Bros. Farming Company Ltd. (la « compagnie »).

[4] De même, le ministre a établi une cotisation à l'égard de l'appelant Blaine Ilott relativement à un droit d'usage au montant de 7 555,20 \$ pour les années d'imposition 1998 et 1999 et à un avantage relatif au fonctionnement d'une automobile au montant de 1 400 \$ pour chacune des deux années d'imposition au motif que la compagnie a gratuitement mis un camion GMC de 1996 à la disposition de l'appelant et de sa conjointe.

[5] Le ministre a également établi une cotisation à l'égard de la compagnie en refusant des déductions pour amortissement (« DPA ») au montant de 1 938 \$ et de 1 355 \$ respectivement pour les deux années et en inscrivant les deux camions GMC à cabine allongée (les « camions ») de la catégorie 10 à la catégorie 10.1 sur le tableau de la DPA de l'appelante.

[6] Les appelants interjettent appel à l'encontre de ces cotisations.

### **Preuve**

[7] M. Gordon Edward Brent Ilott a témoigné qu'il était un exploitant agricole qui résidait près de la ville d'Eston dans la province de la Saskatchewan et qu'il a vécu à cet endroit pendant environ 20 ans. La pièce A-1 a été déposée par consentement. Cette dernière représentait un graphique de la structure de l'entreprise qui présente la structure de la compagnie. Cela a indiqué que

Ilott Holdings Inc. possédait la compagnie en propriété exclusive. Brent Ilott possédait 39 p. 100 des actions de Ilott Holdings Inc., Cherene Ilott en possédait 11 p. 100, Blaine Ilott en possédait 39 p. 100 et Lorreen Ilott en possédait 11 p. 100. Cela représentait la structure de l'entreprise telle qu'elle existait en 1998 et en 1999. Pendant les années en question, ce témoin était un administrateur et un actionnaire de la compagnie et en tirait une allocation de présence et des honoraires de gestion.

[8] Il exerçait toute une gamme de fonctions, y compris l'achat de biens-fonds, l'exploitation agricole, l'ensemencement, la pulvérisation, l'opération des machines, les opérations bancaires, la participation à des réunions avec des institutions financières, la participation à des colloques et à des conférences éducatives, la gestion des employés et l'entretien des bâtiments et de l'équipement.

[9] Ils avaient un compte bancaire courant auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce située à Eston, laquelle était la banque où faisait affaire la compagnie, et ils avaient un prêt auprès de la Banque Toronto-Dominion située à Kindersley qui était environ 35 milles de l'exploitation agricole. Il s'occupait de la planification d'entreprise mais non de la tenue des livres ou de la comptabilité. L'ensemencement, l'engrais et les produits chimiques représentaient une grande partie de leurs dépenses et de leur temps. Ils doivent essayer d'avoir les meilleurs prix possible et ils doivent y consacrer beaucoup de temps. Il faisait l'ensemencement et la récolte, et son frère Blaine Ilott effectuait la plupart de la pulvérisation. Il conduisait les camions et opérait les machines ainsi qu'il s'occupait de l'entretien des machines et des bâtiments. Il faisait également une partie du transport des grains, mais pas une grande partie.

[10] Ils avaient une communication sur une grande distance avec les silos-élévateurs qui sont situés à quatre différents endroits. Ces endroits se trouvaient de 35 à 125 milles de leur exploitation agricole. Ils doivent être en contact avec les élévateurs en tout temps. Afin d'obtenir le meilleur prix, ils doivent fournir des échantillons aux élévateurs pour que leurs produits reçoivent un grade. Ils prennent des échantillons de grains de chaque silo et les donnent aux responsables des silos-élévateurs qui les informent du meilleur grade qu'ils accorderaient à leurs produits. Ils ont besoin des camions qui sont visés par les appels pour le transport de ces échantillons aux silos-élévateurs. Ils participent également à des colloques éducatifs pendant l'hiver et ils les ont utilisés à ces fins.

[11] Les appelants ont déposé la pièce A-2 par consentement, laquelle indiquait l'emplacement des différentes conférences auxquelles ce témoin a participé au

cours des années en litige. Il était également nécessaire pendant ces années de négocier les achats de biens-fonds avec des vendeurs qui résidaient à Saskatoon, à Medicine Hat et à Kindersley. Ils louaient également des terrains à plusieurs endroits, et il était nécessaire de se rendre à ces régions afin de négocier les marchés. Les propriétaires fonciers sont souvent des propriétaires fonciers absents, et il faut voyager à différents endroits pour conclure ces marchés.

[12] Les pièces A-3 et A-4 consistaient en des cartes de la municipalité rurale qui indiquaient les différents endroits des biens-fonds dont la compagnie était soit la propriétaire, soit la locataire pendant les années en litige. Au cours des années 1998 et 1999, ils ont exploité 6 880 acres de terrains. La distance d'un bout à l'autre est de 35 milles (à vol d'oiseau). L'entreprise examinait en tout temps des machines en vue de les acheter ou de remplacer celles qu'elle possédait déjà. Cela forme une partie importante de l'entreprise ainsi que l'entretien des machines une fois qu'elles sont acquises. Il a déposé une liste des actifs immobilisés de la compagnie entre le 1<sup>er</sup> août 2002 et le 31 juillet 2003 sous la cote A-5. Il est évident par cette liste que l'exploitation était une exploitation d'envergure. Cette liste semblait être assez représentative des biens détenus par la compagnie durant les années en question. Ils devaient parcourir de longs trajets pour acheter de l'équipement agricole et des véhicules. La ville d'Eston a un seul concessionnaire d'équipements agricoles et un seul concessionnaire d'automobiles et souvent, ce n'est pas possible de conclure un marché avantageux.

[13] Il a admis que, pendant les années en litige, il a utilisé le camion à cabine allongée visé par l'appel. On lui a demandé la raison pour laquelle ils ont acheté un camion à cabine allongée, et il a répondu qu'ils vivaient à la campagne, que la plupart des routes sont des routes en gravier, que leur autoroute en était une des pires dans la région et que la plupart des gens utilisaient des camions. Il a mentionné qu'un voyage aller-retour à Saskatoon est 500 kilomètres.

[14] Il a déposé la pièce A-6, soit une liste de fournisseurs avec qui ils faisaient affaire pendant les années en question. Ces entreprises étaient situées dans différentes régions de la province ainsi que dans des provinces voisines. Il suffit de dire qu'il s'agit d'une liste importante.

[15] La distance entre Kindersley et l'exploitation agricole était de 70 milles de retour, et un voyage aller-retour à Swift Current était de 220 milles. Ils se rendaient à ces endroits plusieurs fois par année en vue de chercher des machines et de participer aux journées communautaires. Un voyage aller-retour à Melrose était de 120 milles, et ils s'y rendaient afin de visiter les silos et les concessionnaires de

machines. Saskatoon était une ville-centre où ils obtenaient des avis juridiques et des avis comptables, où ils apportaient l'équipement se faire réparer et où ils effectuaient des achats. Un grand nombre de ces services n'était pas offert localement, en particulier les services d'un spécialiste en soudage pour lesquels il fallait faire un voyage aller-retour de 270 milles. Medicine Hat était également une ville-centre où ils faisaient beaucoup d'affaires. Cette dernière comprenait également des silos-élévateurs ainsi que des entreprises de spécialité. Cela représentait un voyage aller-retour de 270 milles. Il se rendait également à Regina à l'occasion, où il assistait à un cours en informatique relativement à la tenue des dossiers pour l'entreprise agricole. En règle générale, cela était trop loin, mais ils y faisaient également affaire. Ce dernier voyage avait une étendue de 500 milles.

[16] Il utilisait le camion à cabine allongée en litige pour ces voyages parce que le camion était un bon véhicule pour les voyages sur l'autoroute. Ils l'utilisaient la plupart du temps pour vérifier les terres agricoles avant et après l'ensemencement, avant et après la pulvérisation, lorsqu'ils devaient déterminer le temps opportun de la récolte, lorsqu'ils vérifiaient pour des ennemis et des maladies des cultures. Ils l'utilisaient presque chaque jour pour vérifier les cultures. Habituellement, cela ne consistait pas en des vérifications superficielles, mais bien d'un bout à l'autre du terrain en passant par le centre des cultures tout en essayant de couvrir la plus grande région de la culture que possible. Ce type de camion est conçu pour faire cela. Un quart de section s'étendait sur quatre milles et toutes les frontières seraient vérifiées. Cela est effectué presque chaque jour. Ils peuvent vérifier 20 quarts en détail et parfois, ils vérifiaient 700 milles dans une journée. Ils se séparaient lors de la saison des sauterelles ainsi que lorsqu'ils déterminaient le temps opportun de l'ensemencement ou de la pulvérisation. Du reste, ils voyageaient dans le même camion.

[17] La pièce A-7 comprenait les états financiers de la compagnie datés du 31 juillet 1999. Elle indiquait que les dépenses pour les produits chimiques et pour l'engrais s'élevaient à 255 309 \$ en 1999 et à 225 019 \$ en 1998. Cela constitue la plus grande dépense de la compagnie. Les dépenses relatives aux camions et aux machines étaient de 57 338 \$ en 1999 et de 66 910 \$ en 1998. Une grande partie des dépenses était liée à l'utilisation des camions en litige.

[18] Les camions sont utilisés pour transporter l'équipement en vue de le réparer et de le ramasser. Environ 95 p. 100 du temps, le deuxième siège était baissé afin de faciliter le transport des pièces, de la documentation et des porte-documents. De temps à autre, des personnes l'utilisaient telles que des employés, des amis et, de

façon exceptionnelle, des membres de la famille. Cela comptait pour 5 p. 100 du temps.

[19] Ils cultivaient la terre pendant les douze mois de l'année, et ils n'avaient pas un emploi à l'extérieur de la ferme. Ils entretiennent et réparent chaque pièce d'équipement dans leurs ateliers et, pendant l'hiver, ils travaillent cinq ou six jours par semaine. Ils ont besoin du type de camion à cabine allongée pour voyager. Durant l'hiver, ils effectuent leur propre mise en marché des céréales. Ils voyagent beaucoup pendant l'hiver afin de le mettre en marché. Ils visitent les silos afin de s'assurer que le grain est expédié et de ramasser leurs bons au comptant. Pendant les années en question, cela se passait à Kindersley. Ils utilisaient le véhicule également pour aller aux assemblées et pour ramasser des pièces à Saskatoon, à Medicine Hat et à Kindersley. Quatre-vingt pourcent des réparations sont effectuées en hiver.

[20] La pièce A-8 constitue un tableau de ventilation pour un des véhicules en question, dont un véhicule à cabine allongée et caisse courte C1500 de 1996. Ce dernier était conduit par le témoin durant les années en litige. Il a expliqué que le véhicule en question n'était pas une « cabine double » qui est conçue pour le transport de particuliers. Une « cabine double » mesure 10 pouces de plus qu'une « cabine allongée » mais il a plus d'espace en arrière sur le deuxième siège. Le présent véhicule a une caisse courte d'une longueur de 6 1/2 pieds. Il avait également un couvercle supérieur roulé qui était utile lorsqu'ils essayaient de transporter des marchandises et de matériel. Il avait un moteur V-8 et une suspension plus renforcée que ceux d'une auto.

[21] Pendant les années 1998 et 1999, le véhicule a été conduit de 50 000 et 60 000 kilomètres. Il essayait toujours de coordonner l'utilisation du véhicule avec les affaires de l'exploitation agricole. Le véhicule était utilisé très peu aux fins personnelles. Les enfants avaient leurs propres véhicules et n'étaient pas permis de conduire le camion aux fins personnelles.

[22] La pièce A-9 consistait en l'historique des plaques d'immatriculation du véhicule possédé par Jenna Ilott, la fille du témoin. La date d'application de la plaque était du 25 janvier 1996 au 19 décembre 2002.

[23] La fille vivait à la maison durant l'année 1998 jusqu'au mois de septembre. Entre le mois de septembre 1998 et l'année 1999, elle vivait à Saskatoon. Son véhicule lui était disponible pour ses fins personnelles lorsqu'elle était à la maison. Il utilisait lui-même ce véhicule pour certaines occasions, telles que pour se rendre

à l'église. Son épouse l'utilisait également pour magasiner. Ils avaient une entente avec elle selon laquelle s'ils lui achetaient une auto, ils pourraient l'utiliser eux aussi. Elle utilisait son véhicule également aux fins personnelles. Ils ont indiqué à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) qu'il existait deux voitures qui étaient à leur disposition pour leurs fins personnelles. La deuxième fille vivait avec eux à la maison et possédait sa propre voiture. Cette dernière était également à la disposition de la famille et était parfois utilisée par ce témoin et par son épouse pour faire du magasinage. Il l'a également achetée pour elle. Ils n'utilisaient pas le camion aux fins personnelles sauf, de façon exceptionnelle, pour se rendre à l'église le dimanche, lequel représentait un voyage aller-retour de 22 milles. À d'autres occasions, ils utilisaient le camion le moins possible pour des motifs personnels lorsqu'ils faisaient également affaire. Lorsqu'ils voyageaient sur de grandes distances, cela se faisait essentiellement pour les besoins de l'entreprise. Il ne voyageait pas avec le véhicule en question principalement aux fins personnelles. Lorsque son épouse et sa fille utilisaient le véhicule, cela était fondamentalement pour ramasser et livrer des pièces pour l'entreprise.

[24] La compagnie possédait également un camion à cabine classique de 1993. Il l'utilise aux fins personnelles. Il l'utilise lorsqu'il joue au hockey à la ville d'Eston. Voyager à Saskatoon représente une grande distance sur des routes en mauvais état. L'exploitation agricole est exploitée pendant les douze mois de l'année, et ils ont besoin de ce type de véhicule afin de tout accomplir.

[25] Il a admis, lors du contre-interrogatoire, que le camion comportait un nombre important d'options, que ce dernier était un camion « de haute gamme » et comportait de telles commodités que des lève-vitres électriques, des serrures électriques, la climatisation de l'air, des fenêtres en chrome, un lecteur de cassettes, un volant inclinable et des roues chromées. Il l'a décrit comme un véhicule ayant toutes les options. Comme cela déjà été indiqué, il avait également un couvercle supérieur roulé pour la cabine.

[26] Le camion comportait également un téléphone cellulaire pour qu'ils puissent communiquer avec ceux à l'exploitation agricole. Ils possédaient également le téléphone aux fins de sécurité, si jamais s'ils étaient pris le long de la route. Il l'utilisait également pour le magasinage et lorsqu'il se rendait à ses parties de hockey. Sa fille prenait sa voiture pour se rendre à l'université et non le camion.

[27] Lorsque sa fille était à la maison, elle utilisait son propre véhicule après l'école. Les deux camions sont à sa disposition à des fins personnelles lorsque les enfants ne sont pas à la maison. Il a admis qu'il ne tenait pas de carnet de route et

que le chiffre de 50 000 kilomètres venait du compteur kilométrique. Il n'a pas tenu de registre de son usage personnel, mais que ce dernier s'élevait entre 5 p. 100 et 10 p. 100. Lorsqu'ils voyagent à la ville aux fins commerciales, ils font aussi des emplettes, et cela n'est pas inclus dans le chiffre d'usage de 5 p. 100 à 10 p. 100 indiqué précédemment.

[28] Il a confirmé la liste de fournisseurs, déposée sous la cote A-6, et a indiqué que tous ces endroits étaient visités aux fins commerciales.

[29] Au cours du réinterrogatoire, il a indiqué qu'ils achetaient la plupart de leurs provisions à la ville d'Eston. À l'occasion, ils pouvaient se rendre à Medicine Hat ou à Saskatoon. Ils ne se seraient pas rendus à ces villes si ce n'était que les activités commerciales.

[30] Il utiliserait parfois la voiture pour se rendre à l'église, particulièrement lorsque tout le monde y allait, mais lorsque seulement deux personnes s'y rendaient, il utiliserait le camion. Cela se produisait environ 35 fois par année et représentait une distance de 22 milles chaque fois.

[31] Russell Elliott Blaine Ilott a témoigné qu'il était un exploitant agricole et qu'il a vécu sur l'exploitation agricole en question depuis 20 ans. À son avis, la pièce A-1 est exacte. Il était également l'administrateur de la compagnie appelante et on lui versait des frais de gestion pendant les années en litige.

[32] Il était notamment responsable de l'entretien, chargé de s'occuper des immeubles, des machines, de la cour, de la comptabilité, de la tenue des livres, de la planification d'entreprise (planification à long terme et à court terme), de l'établissement du budget, de l'établissement du prix et des négociations portant sur l'engrais, le carburant et les graines. Lors de la saison des semences, il s'occupait de la pulvérisation et de la livraison des graines aux champs. Lors de la saison de la récolte, il s'occupait de la coordination des travaux hors du terrain. Il effectuait des travaux relativement à l'entreposage des céréales, aux échantillons et à la gestion des camions. Cela exigeait parfois des déplacements. Pendant une des deux années en litige, ils ont construit des entrepôts pour les céréales. Ils se rendaient parfois à Saskatoon ou de matériel était livré à leur exploitation agricole. Ils devaient également se rendre, de temps à autre, à différents endroits. Durant la période d'entretien, les déplacements étaient plus nombreux que pendant le reste de l'année. Ils se rendaient principalement à Eston, à Kindersley, à Saskatoon et à Medicine Hat. Le millage qu'ils utilisent ne couvre que les voyages aller-retour et venues et non ce qu'ils font rendus aux endroits.

[33] Pendant les années en litige, les opérations bancaires étaient intenses. Ils négociaient deux prêts. Ils se rendaient souvent à Kindersley ou à Eston. Il est essentiel qu'ils aient un contact personnel avec les représentants de leurs banques. Il effectuait la tenue des livres de tous les jours.

[34] Il a été renvoyé aux états financiers et il a indiqué qu'ils dépensent environ 255 000 \$ sur des produits chimiques et sur l'engrais, l'établissement du prix constitue une partie importante de leurs fonctions. Ils se rendent à des endroits tels que Swift Current, North Battleford et autres pour de telles fins. Ils utilisent le camion en litige pour les poudres extinctrices ou les petits contenants, mais pour les grosses machines ils utilisent un autre camion. Le camion en question est ensuite utilisé pour vérifier les champs. Il a confirmé que certains des biens-fonds mentionnés aux pièces A-3 et A-4 n'étaient pas exploités pendant les années en litige et qu'il existait un autre lot, non identifié, qui était exploité pendant les années 1998 et 1999. À part cela, les cartes étaient exactes. Ils ont exploité 6 880 acres et d'un bout à l'autre, la distance était de 35 milles.

[35] Il utilisait parfois le véhicule en litige de façon considérable, particulièrement lorsqu'il s'occupait des champs. Ils font parfois une vérification de périmètre de chacun des champs. Si la vérification est détaillée, ils doivent marcher dans les champs. Ils suivent parfois un circuit entrecroisé. S'il existe des problèmes, cela devient intense. Pendant la saison agricole, il utilisait le véhicule chaque fois.

[36] Il a examiné la pièce A-2 et a confirmé certaines des conférences auxquelles il a assisté et on l'a également renvoyé à la pièce A-6, soit la liste de fournisseurs. Il a été renvoyé précisément à un produit provenant de London Drugs et il a indiqué que cet achat consistait en du papier d'ordinateur pour l'entreprise.

[37] Il existe un nombre de plus en plus réduit de fournisseurs à Eston et, en 1998 et en 1999, ils devaient se rendre plus loin. On faisait de grands voyages. Ils utilisaient le camion aux fins du transport de marchandises, de pièces et d'équipement. Pendant l'été, ils utilisaient le véhicule dans les champs. Pendant l'hiver, ils l'utilisaient considérablement en raison du programme d'entretien en vigueur. Au cours des dernières années, il se rendait principalement à Saskatoon et à Medicine Hat aux fins réparations.

[38] Il n'était pas possible d'acheter le bois d'œuvre à Eston et, par conséquent, ils devaient se rendre à Kindersley et ils utilisaient le camion afin de transporter ce

bois. Le camion était utilisé pour les besoins de la mise en marché des céréales lorsqu'ils négociaient avec les acheteurs de grains. Ils transportaient différents types de grains à différents endroits, notamment à des parties de l'Alberta qui pouvaient se situer à une distance de 450 kilomètres, à Medicine Hat Bow Island qui se trouve à une distance de 450 kilomètres, à Swift Current, à Coreen qui se situe à une distance de 800 kilomètres, à Kindersley, à Rosetown, à Gull Lake qui se trouve à 80 kilomètres aller simple et à Plenty, une distance de 40 à 50 milles aller simple.

[39] En ce qui concerne les loyers fonciers et les achats pendant les années en litige, les déplacements avec les véhicules étaient nécessaires afin de se rendre à des endroits tels que Kindersley ainsi qu'à ceux si près que la route vers l'exploitation agricole. Ils doivent visiter périodiquement leurs locateurs à Saskatoon, à Kindersley et à Eston. Durant les années en litige, ils ont conclu un marché pour le bien-fonds qu'ils ont acheté à Medicine Hat. Il était nécessaire d'avoir une rencontre personnelle avec le vendeur.

[40] Il a été renvoyé à la pièce A-10, soit un des camions en litige et celui qu'il utilisait pendant l'année en question. Le camion était communément appelé un « camion à cabine allongée ». On lui a demandé la raison pour laquelle il avait besoin de ce type de camion et il a répondu qu'il en avait besoin pour pouvoir transporter des marchandises en avant ainsi qu'en arrière. Le véhicule était également utile sur des chemins forestiers ainsi que sur l'autoroute. Il n'utiliserait pas une automobile. On lui a dit que la valeur de revente de ce type de véhicule serait supérieure. Ils sont utiles pour transporter des enfants, mais ils ne sont pas confortables lorsqu'un adulte s'assoit en arrière. Les nouveaux camions accordent 4 pouces de plus de dégagement aux jambes en arrière que le véhicule en litige. Un adulte assis en arrière devrait s'asseoir au milieu et se placer à cheval par dessus la bosse du plancher.

[41] En 1998 et 1999, ils ont transporté des personnes en arrière pendant environ 5 p. 100 du temps. Cela était pour des voyages de courte durée pour se rendre aux champs ou les personnes s'assoient en arrière pour manger leurs repas. La plupart du temps, le banc était en bas. Ils y plaçaient leurs outils, des marchandises tels que la peinture, et ils l'utilisaient aux fins d'entreposage de marchandises et, pendant l'hiver, pour une trousse de survie, des sacs de couchages et d'autres choses de ce genre.

[42] Le véhicule avait une capacité de transport de 1 500 à 1 600 livres. Il avait un couvercle supérieur roulé que l'on pouvait ouvrir afin de permettre le transport

d'un bien d'une hauteur de quatre pieds. Le camion pouvait également transporter des barils à pétrole. Il avait un moteur moyen V8. Ce dernier avait également une suspension normale d'une demi-tonne. Il a été conduit sur une distance de 50 000 kilomètres chacune des années 1998 et 1999. Il n'avait pas d'emploi à l'extérieur de la ferme. Au cours des années visées par l'appel, il avait deux autres véhicules qui étaient à sa disposition.

[43] On lui a montré la pièce A-11 qui consistait en l'historique de conduite du véhicule possédé par son fils Brent Ilott. Les dates d'application étaient du 20 novembre 1998 au 17 décembre 2002 et du 20 janvier 1995 au 17 décembre 1998. Ce véhicule était sur l'exploitation agricole pendant une partie de l'année 1998. Lorsque son fils était à la ferme, il y travaillait à temps partiel, et il travaillait à temps plein à Provost, en Alberta. Ce témoin et sa famille utilisaient le camion en litige pour un usage personnel. Il possédait également un camion régulier, soit une camionnette d'une demi-tonne de 1993 qu'il utilisait.

[44] On lui a demandé pour quels usages personnels il utilisait le camion en litige. Il a répondu qu'il l'utilisait pour des motifs personnels, par exemple, pour se rendre à l'église, 45 fois par année mais, autrement, il ne l'utilisait pas aux fins personnelles. Il a dû admettre que certains des voyages ont eu lieu à des fins personnelles et commerciales. S'il devait faire du magasinage pour l'exploitation agricole, son épouse l'accompagnait parfois en vue de magasiner. L'objectif principal était toutefois lié à l'entreprise agricole, et si le voyage n'était pas lié à l'entreprise agricole, ils n'y se rendaient pas. Il ne se souvenait pas d'un moment donné où il aurait utilisé le véhicule à des fins uniquement personnelles.

[45] En contre-interrogatoire, il a indiqué que son véhicule était presque identique à celui conduit par son frère. Il avait un lecteur de disques compacts dans ce véhicule. Il l'a décrit comme un véhicule [TRADUCTION] « de gamme moyenne ». Il ne comportait pas de siège actionné par moteur. Parfois, son épouse l'accompagnait mais la plupart du temps, elle ne l'accompagnait pas. Elle faisait son magasinage lorsqu'elle se rendait en ville également pour les besoins de l'entreprise agricole.

[46] En 1999, son fils est allé à l'école et a pris son véhicule avec lui. De plus, en 1998, il a pris ce véhicule pour se rendre à son autre emploi. Le témoin a indiqué qu'ils faisaient leur épicerie à Eston. Ils utilisaient également le camion en litige. Ils utilisaient ce dernier aux fins personnelles 5 p. 100 du temps. Cela ne comprenait pas les voyages à double fin. Il l'utilisait pour que lui et son épouse

puissent assister à des conférences. Habituellement, ils partaient à vide mais ils pouvaient revenir avec des marchandises.

### Argument pour le compte de l'appelant

[47] L'avocat de l'appelant a soutenu, dans son argumentation, que la principale question portait sur l'ampleur de l'usage personnel des deux véhicules. Selon lui, les questions en litige étaient les suivantes : 1) les véhicules répondent-ils à la définition d'« automobile » au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (« Loi »)? Il a émis l'opinion selon laquelle le camion n'était pas un véhicule à moteur principalement conçu ou aménagé pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues. Au contraire, le camion a été principalement conçu pour transporter des marchandises ou de matériel; 2) les camions étaient-ils utilisés d'une telle manière que « la totalité ou la presque totalité » des utilisations au cours de chaque année d'imposition était pour le transport de marchandises, de matériel ou de passagers en vue de gagner un revenu?

[48] Il a soutenu que le ministre a accepté dans les cotisations que les véhicules étaient utilisés au moins 80 p. 100 du temps pour des besoins de l'entreprise. Cela constitue un élément pertinent à l'interprétation de l'expression « la totalité ou la presque totalité ». En ce qui concerne la question de savoir s'ils constituaient ou non des « automobiles », l'avocat a renvoyé à la définition énoncée au paragraphe 248(1) de la *Loi* relativement à un « automobile » et à celle d'une « voiture de tourisme » énoncée à l'alinéa 6(1)k) de la *Loi*. Il a toutefois pris la position selon laquelle la définition d'une « automobile » constitue le critère préliminaire. Il s'est essentiellement fondé sur la décision rendue par le juge Bowman dans l'affaire *Ruhl (W.) c. Canada*, C.C.I., n° 96-3597(GST)I, 25 novembre 1997 ([1998] G.S.T.C. 4), où le savant juge de procès était saisi d'une affaire portant sur l'usage d'un camion Ford F-240 de ¾ de tonne par l'appelant pour des besoins de son entreprise agricole. Dans cette affaire, le savant juge de procès a conclu que le véhicule en litige ne constituait pas une voiture de tourisme parce qu'il n'était pas principalement conçu pour transporter des particuliers. Il avait été principalement conçu pour transporter des marchandises et de matériel. Le deuxième objectif de sa conception était le transport des particuliers. L'appelant a souscrit entièrement à ce raisonnement pour appuyer sa position selon laquelle les véhicules en litige en l'espèce ne constituaient pas des « automobiles » parce que, selon la définition, une « automobile » signifie ce qui suit :

Véhicule à moteur principalement conçu ou aménagé pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues et comptant au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur, à l'exclusion des véhicules suivants :

Il a soutenu qu'en l'espèce, les véhicules en litige étaient principalement conçus pour transporter des marchandises et qu'il n'avait aucune preuve contraire. Les deux appelants ont témoigné à la capacité de transport des camions. Il a également fait valoir que les véhicules en litige répondaient à la définition énoncée au sous-alinéa 248(1)d)(ii) de la *Loi* selon lequel ils sont des camionnettes, ou des types analogues, dont la totalité ou la presque totalité de l'utilisation au cours de l'année d'imposition où ils sont acquis ou loués est pour le transport de marchandises, de matériel ou de passagers en vue de gagner un revenu. Dans l'affaire *Ruhl*, précitée, il s'agissait d'une entreprise considérablement plus petite et la nature de ce qui était transporté n'était pas aussi considérable qu'en l'espèce. De plus, le savant juge de procès a conclu que 80 p. 100 équivalait à « la totalité ou la presque totalité ».

[49] Certains éléments de preuve ont été produits devant la Cour selon lesquels les véhicules étaient utilisés, la plupart du temps, aux fins du transport de marchandises et de matériel. La signification du terme « presque » est en litige. La définition d'« automobile » est également en litige relativement à la formule utilisée dans le calcul d'un droit d'usage raisonnable. Si la Cour conclut qu'il constituait une « automobile », elle doit alors examiner l'utilisation du véhicule. Si la totalité ou la presque totalité de la distance parcourue par les automobiles au cours de tous les jours disponibles n'était pas pour l'utilisation des véhicules dans le cadre de l'emploi, la cotisation devra alors être maintenue. Mais, si la Cour conclut qu'ils ont été ainsi utilisés pendant 80 p. 100 du temps, les frais pour droit d'usage doivent alors être calculés au prorata, et les appels devraient être admis à cet égard.

[50] Sur ce point, il a ensuite mentionné la décision *Wood v. M.N.R.*, 1987 CarswellNat 419, [1987] 1 C.T.C. 2391, 87 DTC 312, où le juge Taylor a déclaré ce qui suit au paragraphe 5 :

[...] Je suppose que le Ministre aurait de la difficulté à refuser une déduction où le pourcentage était de 89 %, ou peut-être même de 85 %, 80 % ou même plus bas, [...] Il est clair que l'expression « la presque totalité » ne se prête pas à une simple formule mathématique. En outre, il me semble que toute définition particulière de l'expression « la totalité » n'aurait de valeur que dans le cadre du contexte particulier auquel elle renvoie.

[51] Il a également mentionné la définition du terme anglais « *substantial* » que l'on trouve dans la sixième édition du dictionnaire *The Concise Oxford Dictionary* de l'anglais actuel, en vue d'appuyer sa position relativement à la présente affaire.

[52] Il a également mentionné la décision *Eberle c. La Reine*, C.C.I., n° 1999-1679(IT)G, 3 novembre 2000 (2000 CarswellNat 3190, [2001] C.T.C. 2598, 2001 DTC 158), dans laquelle des faits à peu près analogues ont été présentés devant le juge McArthur et il a déclaré ce qui suit au paragraphe 12 :

[...] Il a été établi que l'appelant avait accès à d'autres véhicules pour son usage personnel. L'appelant n'a tenu aucun journal ni aucun registre et sa mémoire était quelque peu déficiente, mais j'accepte son témoignage selon lequel il a utilisé le camion pour son travail 80 p. 100 du temps. Les frais de droit d'usage doivent être rajustés en conformité avec les dispositions du paragraphe 15(5), qui précise qu'un actionnaire qui utilise un véhicule fourni par la société doit inclure un avantage dans le calcul de son revenu avec les adaptations. La proportion de 20 p. 100 constitue une estimation quelque peu aléatoire de l'utilisation du véhicule à des fins personnelles, mais c'est celle que je juge la plus raisonnable compte tenu de la preuve dont je dispose.

[53] Il s'est fondé sur la décision *McKay c. La Reine*, C.C.I., n° 199-4273(GST)I, 20 octobre 2000 (2000 CarswellNat 2274, [2000] G.S.T.C. 93) où le juge Rip a admis l'appel dans lequel, selon l'appelant, le véhicule était utilisé aux fins commerciales pendant de 80 p. 100 à 90 p. 100 du temps. Le contribuable n'avait pas tenu un carnet de route, et il n'existait aucun élément de preuve quant à la distance parcourue aux fins commerciales et aux fins personnelles. Il s'est fondé sur le témoignage de l'appelant selon lequel le Silverado était utilisé au moins 80 p. 100 du temps pour aux fins commerciales. Cette proportion était suffisante pour remplir la condition selon laquelle « la presque totalité » de son usage était en vue de gagner un revenu et « exclusivement » pour des activités commerciales.

[54] En règle générale, lorsqu'on examine l'expression « la totalité ou la presque totalité », cette dernière ne nécessite pas un calcul quantitatif. Selon la jurisprudence, 80 p. 100 équivaut à « la presque totalité ». D'après la preuve présentée à la Cour, les camions en litige ont été utilisés pour le transport de nombreuses choses. Les véhicules étaient utilisés sur une distance de 50 000 kilomètres par année ou 1 000 kilomètres par semaine. Cela découlait de tous les différents déplacements à de nombreux endroits. Les véhicules en question

n'étaient pas des « cabines doubles » mais bien des « cabines allongées ». Le siège était baissé pendant 95 p. 100 du temps afin de favoriser le transport de pièces, de matériel et d'autres choses. Le transport de marchandises et de matériel constituaient « la presque » de l'usage de ces véhicules. Ils étaient utilisés pendant « la totalité ou la presque totalité » du temps dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions envers la compagnie. Il n'est pas nécessaire qu'ils transportent des marchandises, mais uniquement qu'ils soient utilisés pour voyager dans le cadre de l'emploi.

[55] En conclusion, l'avocat a déclaré que si la Cour conclut qu'ils constituaient des « automobiles », alors elle doit examiner la formule. Que faisaient les parties dans l'exercice de leurs fonctions envers la compagnie? Selon la preuve présentée en l'espèce, ils étaient utilisés pour le transport des échantillons de grains et pour les déplacements des appelants entre les différentes conférences pour le compte de la compagnie. Ils transportaient des marchandises et de matériel.

[56] Il est admis qu'il y a eu un certain usage personnel afin de se rendre à l'église le dimanche matin. Si les véhicules étaient utilisés pendant 52 semaines de l'année pour un tel objectif, cela constitue seulement environ 1 800 kilomètres et l'usage était inférieur à ce dernier. La Cour doit examiner l'usage double des véhicules, soit aux fins commerciales et personnelles, et également dans le cadre de la règle de « la presque totalité » découlant de la formule. Les appels devraient être admis, avec dépens.

#### Argument pour le compte de l'intimée

[57] L'avocat de l'intimée a mentionné la décision *Ruhl*, précitée, et a indiqué que le nombre des faits mentionnés dans cette dernière était peu élevé car le fondement sur lequel la décision a été rendue n'était pas certain. Quoi qu'il en soit, le véhicule visé dans la décision *Ruhl* était utilisé entièrement aux fins commerciales, et aucune question n'était en litige quant à son usage de 80 p. 100 du temps à de telles fins. La Cour a conclu que le véhicule avait été principalement conçu pour transporter des marchandises mais subsidiairement pour transporter des particuliers. Une preuve portant sur l'objectif de la conception du véhicule a peut-être été présentée dans cette affaire, mais une telle preuve n'a pas été présentée en l'espèce.

[58] Selon les faits de la présente affaire, il est clair que les véhicules ont été conçus pour le transport de particuliers, lequel a été fait par tant les appelants que leurs épouses. En l'espèce, puisque les temps ont changé, ils ont un véhicule

entièrement différent. La boîte était plus courte et, par conséquent, il a été conçu pour transporter moins de marchandises et plus de particuliers. Les appelants eux-mêmes ont indiqué que davantage de personnes conduisent maintenant ce type de véhicule, et la Cour ne devrait pas suivre la décision *Ruhl*, précitée. Dans l'affaire *Ruhl*, une preuve portant sur le fait que le véhicule a été principalement conçu pour le transport de particuliers a dû avoir été présentée à la Cour. Il s'agit de deux affaires différentes.

[59] Dans la décision *McKay*, précitée, la Cour a examiné l'affaire *Ruhl* mais n'était pas saisie de la question de savoir si le véhicule en litige était ou non une « automobile » comme elle est plaidée en l'espèce. Cependant, la définition est claire, elle n'est pas ambiguë. La camionnette est précisément exclue en vertu du sous-alinéa 248(1)e)(ii) de la *Loi*. En l'espèce, les véhicules en litige ne répondent pas à cette définition. Si ce type de camion était censé être visé par le sous-alinéa (i), il l'aurait précisé. Il doit s'agir d'une exception particulière.

[60] La prochaine question à examiner est de savoir si les véhicules étaient ou non utilisés pour le transport de marchandises et de matériel pendant « la totalité ou la presque totalité » du temps. Aucun carnet de route n'a été déposé, et les appelants ont eux-mêmes admis qu'ils ont utilisé les véhicules pour se rendre à l'église et, à l'occasion, pour d'autres activités personnelles. Le ministre n'a pas accepté la position selon laquelle 80 p. 100 est un usage suffisant du véhicule à des fins commerciales pour permettre un calcul proportionnel de la formule.

[61] L'avocat de l'intimée a mentionné les décisions *Guignard v. Canada*, [2002] T.C.J. No. 506 (Q.L.) et *Canada c. Adams, (C.A.)*, [1998] 3 C.F. 365, [1998] A.C.F. No. 477 (Q.L.), et il a proposé que ces dernières semblent indiquer que 90 p. 100 serait suffisant pour de telles fins mais elles n'indiquent pas un chiffre inférieur à 90 p. 100. En ce qui concerne la période en litige, la Cour doit poser la question suivante : transportaient-ils de marchandises et de matériel en vue de gagner un revenu pendant une période suffisante? Cela ne comprend pas les excursions sur les terrains ou de magasinage. Lorsque le véhicule a été utilisé à double usage, il existait un avantage personnel. On doit tenir compte de cela en examinant les deux articles. Il incombe à l'appelant d'atteindre le seuil limite.

[62] Il a renvoyé la Cour à la décision *Tremblay c. Canada*, [2000] A.C.I. n° 547 (Q.L.), où le juge Tardif a conclu ce qui suit au paragraphe 44 :

En bref, dès qu'un droit d'usage d'une automobile est accordé, il y a une présomption que 12,000 kilomètres par année ou 1,000 kilomètres par mois ont été parcourus à des fins personnelles.

Comme il s'agit d'une présomption, celle-ci peut être renversée par une preuve claire et expresse de l'utilisation réelle en termes de kilométrage, d'où le recours à un registre s'avère pratiquement indispensable.

[63] Afin de réfuter cette présomption, on doit présenter une preuve contraire non équivoque. Les appelants n'ont pas réussi à réfuter la présomption à ce stade particulier et sans un carnet de route, ils trouveraient cela difficile à faire.

[64] De plus, afin de se dégager de la définition d'« automobile » prévue par la *Loi*, il doit exister une preuve claire. En outre, tel que cela a été indiqué ci-dessus, il n'existe pas une preuve suffisante pour établir, sur la prépondérance des probabilités, que leurs véhicules ont été utilisés pendant la totalité ou la presque totalité du temps pour le transport de marchandises et de particuliers en vue de gagner un revenu.

[65] En ce qui concerne les appels de la compagnie, si la Cour conclut que les véhicules en question constituent des automobiles, ils doivent par conséquent être reclassifier de la catégorie 10 à la catégorie 10.1 au tableau. Cela n'a pas été contesté par l'avocat de l'appelant.

[66] Les appels devraient être rejetés.

#### Contre-preuve

[67] En contre-preuve, l'avocat de l'appelant a encore mentionné la décision de *Ruhl*, et il a affirmé que si une preuve particulière portant sur la conception du véhicule avait été présentée au juge Bowman, il l'aurait précisé dans sa décision. L'argument de l'intimée portant sur les camionnettes n'est pas acceptable. La définition d'« automobile » est entrée en vigueur en 1998. En l'espèce, la preuve indique que dans une des situations, il n'existait pas un usage du véhicule à des fins personnelles supérieur à 5 p. 100, et dans l'autre, pas supérieur à 10 p. 100. L'absence du carnet de route ne devrait pas à lui seul affaiblir les autres éléments de preuve ayant trait à l'utilisation des véhicules.

[68] Il a remis en question la conclusion de la Cour indiquée au paragraphe 45 de l'affaire *Tremblay* et a proposé que cela constitue un écart marqué par rapport à la règle générale. La Cour devrait se fonder sur la preuve en générale.

[69] De plus, le juge dans cette affaire s'est peut-être exprimé uniquement aux termes de la preuve présentée au cours de cette décision et n'établissait pas une règle générale.

### Analyse et décision

[70] Il ne semble y avoir à ce titre beaucoup d'arguments en l'espèce relativement aux questions en litige. En ce qui concerne les appelants Blaine Ilott et Brent Ilott, les questions en litige sont les suivantes :

- 1) Les camions en question constituaient-ils une « automobile » au sens et aux fins de la *Loi*?
- 2) L'utilisation des camions en question en était-elle une de la « totalité ou la presque totalité » pour le transport de marchandises, de matériel ou de particuliers en vue de gagner un revenu pour la « compagnie »?

[71] Si la Cour conclut que les véhicules en question ne constituaient pas une « automobile » au sens et aux fins de la *Loi*, les appels doivent alors être admis intégralement. Cependant, si la Cour conclut que les véhicules en question constituent des « automobiles » au sens et aux fins de la *Loi*, elle doit alors déterminer si le ministre a calculé correctement les frais pour droit d'usage par rapport à chacune des affaires.

[72] En ce qui concerne les appels de Ilott Bros. Farming Company Ltd., si la Cour conclut que les véhicules en question ne constituaient pas des « automobiles » au sens et aux fins de la *Loi*, les appels doivent alors être admis intégralement. Cependant, si la Cour conclut que les véhicules en question constituent des automobiles, alors les parties ont convenu que le ministre était fondé à reclassifier les véhicules comme des actifs de la catégorie 10.1 par rapport à des actifs de la catégorie 10, tel que l'invoque l'appelant.

[73] En ce qui concerne la preuve présentée par les deux appelants, la Cour est convaincue qu'essentiellement, la preuve était explicite, instructive et digne de foi. À cet égard, la Cour ne remet pas en cause leur témoignage et conclut que leur témoignage était crédible.

[74] Il reste donc à examiner l'effet de la preuve et à savoir si les appelants ont établi, sur la prépondérance des probabilités, que les véhicules en question ne constituaient pas des « automobiles » ou s'ils constituaient des automobiles, à savoir si « la totalité ou la presque totalité » de l'utilisation des véhicules étaient pour le transport de marchandises, de matériel ou de particuliers en vue de gagner un revenu.

[75] En ce qui concerne la question à savoir si les véhicules en question constituent ou non des automobiles, il existait très peu d'éléments de preuve à cet égard. Ni l'une ni l'autre des parties n'a présenté des éléments de preuve au sujet de la principale question à savoir si ces véhicules répondaient à la définition d'« automobile » en ce qu'ils ont ou non été principalement conçus ou aménagés pour le transport de particuliers sur les routes et dans les rues et comptant au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur. De plus, aucun élément de preuve n'a été présenté qui établirait, selon la prépondérance des probabilités, que les véhicules à moteur en question répondaient aux exceptions particulières prévues dans la partie des définitions de la *Loi*.

[76] La Cour accepte l'argument avancé par l'avocat de l'intimée selon lequel les exceptions prévues dans la *Loi* sont particulières et que, afin de profiter de telles exceptions, les appelants doivent établir par une preuve positive que les exceptions s'appliquent à eux. La Cour est convaincue que ces exceptions ne s'appliquent pas aux véhicules à moteur en question en l'espèce.

[77] Tel que cela est indiqué ci-dessus, il existait très peu d'éléments de preuve relatifs à la question de savoir si les véhicules à moteur en question étaient ou non « principalement conçu[s] ou aménagé[s] pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues [...] ». À cet égard, les deux parties se sont fondées sur la preuve en général et n'ont pas abordé expressément la question.

[78] Puisqu'elle a le droit de se fonder sur les hypothèses figurant dans la réponse, il est évident que l'intimée n'a aucune obligation de présenter une telle preuve. Cependant, on ne peut pas en dire autant quant aux appelants. Du point de vue de la Cour, afin que cette dernière puisse retenir cet argument des appelants à cet égard, il aurait fallu qu'il existe une preuve, soit présentée par les appelants, par d'autres personnes informées ou par un expert, mais une telle preuve n'a pas été présentée. En fait, lors de leurs témoignages, aucun des appelants n'a indiqué que ces véhicules étaient principalement conçus ou aménagés pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues.

[79] Il ressort de la preuve que ces véhicules à moteur étaient d'usage très courant au sein de la collectivité agricole dans laquelle les appelants résidaient. Ils étaient évidemment utilisés pour transporter des passagers, des marchandises et du matériel, et ils étaient évidemment utilisés sur une base personnelle par les appelants et les membres de leur famille pour également transporter des marchandises et des passagers. Il est évident que certains de ces usages n'étaient aucunement liés au transport de passagers ou de marchandises pour l'exploitation de l'entreprise ou en vue de gagner un revenu.

[80] En ce qui concerne la nature de ces véhicules, rien dans la preuve n'indique qu'ils n'ont pas été principalement conçus ou aménagés pour les objectifs énoncés dans la définition d'« automobile » en vertu des dispositions pertinentes de la *Loi*, et la preuve présentée semble être bien au contraire.

[81] L'avocat des appelants s'est fondé essentiellement sur la décision *Ruhl*, précitée, mais la Cour est convaincue que, dans cette affaire, qu'il avait une preuve devant le juge Bowman qui était suffisante pour lui indiquer que le véhicule en question ne constituait pas une « automobile » puisqu'il a déclaré ce qui suit au paragraphe 5 de la version française :

Tout d'abord, il est manifeste que le véhicule est un camion de type pick-up.

Il a conclu alors que puisque le véhicule était un camion à cabine allongée et avait la capacité en siège de plus que le conducteur et deux passagers, ce dernier n'est pas exclu par le sous-alinéa (i) de la définition.

[82] Il a ajouté ce qui suit au paragraphe 11 de la version française :

[...] Le camion a été acquis et utilisé à seule fin de transporter des marchandises et du matériel, et le fait qu'il soit resté vide à l'occasion n'y change rien. En outre, même si l'addition quelque peu machinale des kilomètres consignés dans le carnet de route était appropriée, et je me permets d'en douter, je suis d'avis qu'un pourcentage de 80 correspond à la notion de presque la totalité du temps.

[83] Par cet énoncé, il est évident que le savant juge de procès avait des renseignements devant lui sur lesquels il pouvait tirer cette conclusion. Il n'a pas mentionné l'élément de preuve particulier présenté dans cette affaire, mais la Cour ne peut que conclure qu'il y existait une preuve de cette nature devant lui pour qu'il en conclue ainsi. En l'espèce, il n'existe pas une telle preuve qui indique

l'objectif limité de leur acquisition ou de leur conception. Tout élément de preuve aurait peut-être été suffisant pour pencher la balance en faveur des appelants, mais cette preuve n'existe pas. La Cour ne peut souscrire à la conclusion du juge dans l'affaire *Ruhl*.

[84] Les autres décisions mentionnées n'abordent pas expressément cette question, et on doit conclure qu'elle n'a pas été soulevée dans ces affaires.

[85] En l'espèce, la Cour est clairement saisie par la question et la Cour n'a aucune difficulté à conclure que les véhicules à moteur en question répondent en fait au critère d'« automobile » au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi*. La Cour est convaincue qu'ils ont été « principalement conçu[s] ou aménagé[s] pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues et comptant au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur ». La Cour n'est pas convaincue que la preuve a révélé que les véhicules en litige ont été principalement conçus pour transporter des marchandises et du matériel.

[86] La preuve a révélé que ces véhicules ont été utilisés à ces fins, mais compte tenu de la preuve présentée et de toutes les hypothèses raisonnables dont la Cour a le droit de tirer de la preuve, on doit conclure que les véhicules ont été principalement conçus ou aménagés pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues. Les appelants et la compagnie appelante étaient au courant de ces qualités lorsque les véhicules ont été acquis, et ces derniers étaient utilisés à ces fins.

[87] La question de fond ayant trait à la preuve est de connaître l'usage des camions pendant les années visées par l'appel.

[88] La Cour est convaincue que même si la politique ministérielle de la cotisation est « la règle de 90 p. 100 », il ressort clairement des décisions qu'un pourcentage inférieur à cela pourrait être suffisant pour répondre aux besoins des appelants en l'espèce. De plus, la Cour est convaincue qu'aucune figure quantitative précise ne peut servir dans la détermination. La Cour doit examiner l'usage des camions dans le cadre des faits de chaque situation différente, et la Cour souscrit aux énoncés du juge Taylor dans l'affaire *Wood*, précitée, selon lesquels l'expression « la totalité ou la presque totalité » ne se prête pas à une simple formule mathématique. De plus, la Cour est d'avis que toute définition particulière du terme « presque » serait uniquement valide compte tenu du cadre dans lequel il est utilisé.

[89] En l'espèce, il est évident que les véhicules en question ont été utilisés pour un nombre de différents usages, tel que cela a été indiqué. Évidemment, certains de ces usages étaient aux fins personnelles, mais la Cour est convaincue, comme l'a fait le juge Bowman dans la décision *Noseworthy c. La Reine.*, C.C.I., n° 95-1862(IT)I, 10 janvier 1996 (1996 CarswellNat 873, [1996] 2 C.T.C. 2006, 96 DTC 3234) qu'elle peut fonder sa décision sur le seul témoignage des appelants qui ont témoigné quant à la situation existant au cours des années en litige et maintenant. Comme le juge Bowman l'a dit dans cette affaire, ce n'est peut-être « pas la meilleure preuve, mais, sous le régime de la procédure informelle, je ne pense pas devoir nécessairement employer des règles comme celle de la meilleure preuve ». En l'espèce, les appelants étaient certes en mesure de témoigner quant à leurs connaissances, et la Cour doit déterminer en se fondant sur leurs propres témoignages s'ils étaient suffisants pour se décharger du fardeau.

[90] Compte tenu des témoignages des appelants dans la présente affaire, la Cour est convaincue que pendant les années en question, l'usage des camions en était un qui représentait « la totalité ou la presque totalité » d'une telle utilisation pendant chacune des années d'imposition pour le transport de marchandises, de matériel et de passagers en vue de gagner un revenu.

[91] En ce qui concerne Brent Ilott, il a témoigné quant à l'utilisation substantielle du véhicule en litige pour les travaux agricoles et il a décrit les grandes distances que le véhicule a dû parcourir pendant les différentes parties de l'année de l'exploitation de l'entreprise agricole. Le véhicule parcourait de grandes distances même en hiver pour les besoins du transport des pièces et de l'équipement aux fins de la réparation. Il a également assisté à des colloques d'information pendant l'hiver, qui étaient évidemment pour les besoins de l'exploitation de leur entreprise. Il était également nécessaire de visiter des particuliers de qui ils loueraient ou achèteraient des biens-fonds. Parfois il s'agissait de propriétaires absents qui résidaient à une distance considérable de l'entreprise agricole. Comme il l'a indiqué ci-dessus, ils ont exploité 6 880 acres de terrains, et la distance d'un bout à l'autre était de 35 milles (à vol d'oiseau). De même, ils devaient voyager des distances considérables en vue d'essayer d'obtenir le meilleur prix pour les machines ainsi que pour leurs récoltes. Compte tenu de cette preuve, il ne fait aucun doute que les véhicules en question constituaient le type de véhicule qui était le plus utile pour les besoins de l'entreprise. Il ne fait aucun doute qu'il était également utile pour l'usage personnel limité dont ils ont fait.

[92] Le siège était baissé pendant 95 p. 100 du temps, et cela indique que le véhicule était utilisé pendant ce temps pour le transport de marchandises, de matériel, de petites pièces d'équipement ou des porte-documents. Il a indiqué qu'à l'occasion et uniquement des employés, des amis et des membres de la famille étaient parfois transportés en arrière, et cela constituait 5 p. 100 du temps. Une preuve claire a été présentée selon laquelle d'autres véhicules étaient à sa disposition pendant les années en litige. Le véhicule était également utilisé pour se rendre à l'église et pour revenir chez lui, ce qui constituait un voyage aller-retour de 22 milles le dimanche, et il était utilisé pour d'autres fins personnelles. Comme il l'a dit, cela se faisait [TRADUCTION] « parfois ». Il a soutenu que toutes les grandes distances parcourues étaient principalement pour des besoins de l'entreprise et non aux fins personnelles, même s'il admettait évidemment que lorsqu'ils voyageaient principalement pour des besoins de l'entreprise, ils s'occupaient également des affaires personnelles.

[93] Il a dit en contre-interrogatoire qu'il avait utilisé le véhicule aux fins personnelles environ de 5 p. 100 à 10 p. 100 du temps mais que ce dernier ne comprenait pas les occasions où le véhicule a été utilisé à double fin.

[94] En accordant le poids mérité au témoignage de ce témoin, la Cour est convaincue qu'il aurait utilisé le véhicule à moteur en question pendant au moins 90 p. 100 du temps. Par conséquent, la Cour est convaincue que l'usage du camion était tel que « la totalité ou la presque totalité » de l'usage, au cours des années d'imposition, étaient consacrées au transport de marchandises, de matériel ou de passagers en vue de gagner un revenu.

[95] Les faits en l'espèce diffèrent de ceux examinés par le juge Tardif dans l'affaire *Tremblay*, précitée. Dans cette affaire, le juge de procès n'était évidemment pas convaincu par la nature de la preuve présentée pour le compte de l'appelant parce qu'il a conclu que la preuve n'était pas précise quant au kilométrage total parcouru aux fins commerciales. L'appelant avait témoigné que le total pourrait être entre 40 000 et 60 000 kilomètres par année, mais ils n'ont tenu aucun registre. Le juge Tardif ne croyait pas que l'affirmation de l'appelant selon laquelle il utilisait le véhicule essentiellement pour se rendre au travail et pour retourner chez lui était suffisante pour permettre à la Cour de conclure que les kilomètres représentant ces voyages étaient inférieurs à 10 p. 100 du total. De plus, dans cette affaire, la Cour était convaincue que le calcul de l'appelant n'était pas exact comme il l'avait indiqué. La Cour a manifestement conclu que son témoignage constituait, à tout le moins, une estimation qui était inexacte, imprécise et évidemment et ne lui accordait pas une grande crédibilité.

[96] Par ailleurs, en l'espèce, la Cour est très convaincue que le témoin était crédible. Il est raisonnable de conclure que dans la présente affaire, l'appelant a utilisé le véhicule pour le transport de marchandises, de matériel ou de passagers en vue de gagner un revenu pendant au moins 90 p. 100 du temps, tel que cela est constaté par le témoignage du témoin quant au type de voyages et à la mesure dans laquelle il conduisait. Cela représente en fait le genre de voyage auquel on s'attendrait en exploitant une entreprise. De même, il est raisonnable de conclure en se fondant sur le témoignage de l'appelant que le temps consacré aux voyages pris à des fins personnelles ne dépassait pas 10 p. 100 du temps.

[97] Par conséquent, l'appel interjeté par cet appelant est admis et la question est renvoyée au ministre pour nouvel examen et nouvelle cotisation au motif que cet appelant a droit au nouveau calcul de ses frais pour droit d'usage conformément au paragraphe 15(5) de la *Loi*. Tous les autres volets des appels sont rejetés. Il n'y aura aucune adjudication de dépens.

[98] En ce qui concerne l'appelant Blaine Ilott, il a indiqué qu'il a transporté des particuliers sur le siège arrière pendant environ 5 p. 100 du temps. Cela comprenait le transport de particuliers aux champs et d'autres qui s'assoiaient dans le camion pour manger leurs repas. Selon lui, le siège arrière était baissé la plupart du temps afin de l'utiliser pour le transport d'outils, de pièces et d'autres choses telles que la peinture. Il était un bon coffre de rangement.

[99] Parfois en hiver, une trousse de sécurité et des sacs de couchage pouvaient également y être rangés. Il avait aussi deux autres véhicules qui étaient à sa disposition pendant une partie du temps. Il utilisait le camion 45 fois par année aux fins personnelles afin de se rendre à l'église et de retourner chez-lui mais pour aucune autre fin personnelle. Il a admis que lors de certains voyages conjoints, il s'occupait d'affaires commerciales et accomplissait des affaires personnelles. Toutefois, le principal objectif visait l'exploitation agricole et s'il n'existait aucune fin commerciale, ils n'utilisaient pas le véhicule. Il ne se souvenait pas d'avoir fait un voyage avec le véhicule uniquement à des fins personnelles.

[100] Il a indiqué en contre-interrogatoire qu'il a utilisé le véhicule à des fins personnelles pendant 5 p. 100 du temps. Cela ne comprenait pas les voyages à double fin.

[101] La Cour est convaincue, pour les mêmes motifs indiqués à l'égard de Brent Ilott, que cet appelant a établi, sur la prépondérance des probabilités, que

pendant les années en litige, l'usage du camion était tel que « la totalité ou la presque totalité », de l'usage au cours des années d'imposition, était consacrée au transport de marchandises, de matériel ou de passagers en vue de gagner un revenu.

[102] La Cour est convaincue que l'appelant a utilisé le camion à de telles fins pendant au moins 90 p. 100 du temps. L'appelant a indiqué qu'il l'a utilisé pendant 95 p. 100 du temps à de telles fins, mais la Cour est convaincue qu'il a involontairement mal calculé le temps pendant lequel le camion était utilisé pour se rendre à l'église et pour retourner chez lui ainsi que le temps pendant lequel il a utilisé les autres véhicules qui étaient à sa disposition. Il n'a pas suffisamment tenu compte de l'utilisation du camion à double fin.

[103] En fin de compte, l'appel est admis relativement à cet appelant et l'affaire est déferée au ministre pour nouvel examen et nouvelles cotisations au motif des conclusions de la Cour énoncées ci-dessus. L'appelant a droit à une nouvelle cotisation relative à ses frais pour droit d'usage conformément aux dispositions du paragraphe 15(5) de la *Loi*.

[104] L'appelant n'a droit à aucune autre mesure de redressement. Il n'y aura aucune adjudication de dépens.

[105] Compte tenu des conclusions énoncées ci-dessus, il est évident que les appels interjetés par Ilott Bros. Farming Company Ltd. doivent être rejetés et la cotisation établie par le ministre est confirmée.

Signé à Ottawa, Canada, ce 9<sup>e</sup> jour de décembre 2002.

« T. E. Margeson »

---

J.C.C.I.

Traduction certifiée conforme  
ce 26<sup>e</sup> jour de mars 2004.

Crystal Lefebvre, traductrice

