



THE CANADIAN  
BAR ASSOCIATION  
L'ASSOCIATION DU  
BARREAU CANADIEN

## **Projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports***

**ASSOCIATION DU BARREAU CANADIEN  
SECTION DU DROIT DE LA CONCURRENCE**

**Septembre 2017**

## **AVANT-PROPOS**

L'Association du Barreau canadien est une association nationale représentant 36 000 juristes – avocats, avocates, notaires, professeurs et professeures de droit et étudiants et étudiantes en droit – des quatre coins du Canada. Ses principaux objectifs comprennent l'amélioration du droit et de l'administration de la justice.

Le présent mémoire a été rédigé par la Section du droit de la concurrence de l'ABC, avec la contribution de la Direction de la législation et de la réforme du droit du bureau de l'ABC. Il a été revu par le Comité de législation et de réforme du droit et approuvé à titre de déclaration publique de la Section du droit de la concurrence de l'ABC.

# TABLE DES MATIÈRES

## Projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*

<b>I.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>II.</b>	<b>COMMENTAIRES .....</b>	<b>2</b>
	A. Lignes directrices .....	2
	B. Extension du processus d'examen aux ententes réalisées et proposées .....	3
	C. Application aux transactions ne devant pas faire l'objet d'un avis .....	4
	D. Interdiction des ententes non autorisées .....	5
	E. Étendue de la protection .....	6
	F. Problèmes de délais .....	7
	G. Publication d'un sommaire du rapport du commissaire .....	8
	H. Pouvoir du ministre de réexaminer une entente autorisée après deux ans .....	8
	I. Sanctions pour la réalisation d'une entente non autorisée ou pour le non-respect des conditions du ministre .....	9
<b>III.</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>10</b>



# **Projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports***

## **I. INTRODUCTION**

La Section nationale du droit de la concurrence de l'Association du Barreau canadien (la « section de l'ABC ») est heureuse de pouvoir présenter ses commentaires sur le projet de loi C-49<sup>1</sup>. Ces remarques portent sur les ajouts proposés à la *Loi sur les transports au Canada* et à la *Loi sur la concurrence* : des dispositions prévoyant l'examen et l'autorisation des ententes de coentreprise de transporteurs aériens par le ministre des Transports. Les ententes ainsi autorisées ne seraient plus visées par plusieurs dispositions générales de la *Loi sur la concurrence*.

Ce processus volontaire d'examen et d'autorisation rapprochera les pratiques canadiennes en matière d'ententes et de coentreprises de transporteurs aériens de celles des États-Unis, lesquels confèrent à leur Secretary of Transportation le pouvoir de soustraire ces entreprises à l'application de lois antitrust fédérales<sup>2</sup>.

Comme il est exposé ci-dessous, le processus d'examen et d'autorisation des ententes de transporteurs aériens du projet de loi C-49 est semblable, mais non identique, au processus obligatoire d'examen ajouté en 2007 à la *Loi sur les transports au Canada* quant aux fusions et aux acquisitions dépassant certaines valeurs-seuils et visant des « entreprises de transport » (ci-après appelé le « processus de la LTC »).

La section de l'ABC est favorable aux changements proposés; elle y voit l'occasion d'aligner les politiques canadiennes de concurrence et de transports sur celles des États-Unis, qui est à la fois notre principal partenaire commercial et la première destination de nos voyageurs aériens. Le nouveau processus facilitera la collaboration entre les acteurs de l'industrie du transport aérien : on en attend des gains d'efficacité et de qualité des services aux voyageurs canadiens. Par ailleurs, le processus tient compte spécifiquement des préjudices potentiels à la concurrence.

---

<sup>1</sup> Projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 2017.

<sup>2</sup> U.S.C., titre 49, articles 41308 et 41309.

D'un point de vue global, la section de l'ABC juge important de garantir un juste équilibre entre les avantages du régime d'examen des ententes de transporteurs aériens et les risques, les coûts et les inconvénients de ce régime. Nos commentaires visent à favoriser cet équilibre et, de ce fait, à rendre le régime plus intéressant pour les acteurs qui y seront admissibles.

## II. COMMENTAIRES

### A. Lignes directrices

[Extrait du projet de loi C-49, article 14 : projet d'article 53.71 de la Loi sur les transports au Canada]

*Renseignements*

(2) *L'avis donné au titre du paragraphe (1) comprend les renseignements exigés au titre des lignes directrices que le ministre établit et publie. Ces renseignements peuvent notamment porter sur les questions de concurrence.*

*Lignes directrices*

(3) *Les lignes directrices sont élaborées de concert avec le Bureau de la concurrence et comprennent notamment les facteurs que le ministre peut prendre en compte pour établir si l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public aux termes du paragraphe (6) et, le cas échéant, pour rendre sa décision définitive en application du paragraphe 53.73(8).*

*Loi sur les textes réglementaires*

(4) *Les lignes directrices ne sont pas des textes réglementaires au sens de la Loi sur les textes réglementaires.*

Le projet de prévoir dans la loi l'examen des ententes de transporteurs aériens arrive dix ans après l'adoption du processus de la LTC<sup>3</sup>.

En juin 2008, Transports Canada publiait l'ébauche de ses *Lignes directrices sur les fusions et les acquisitions visant des entreprises de transport*<sup>4</sup>, que la section de l'ABC a commentées. Elle s'inquiétait surtout de l'absence de définition du terme « entreprise de transport », et de l'incertitude découlant de ce vide quant à savoir quelles transactions devaient être examinées et autorisées<sup>5</sup>. Malgré cette observation, « entreprise de transport » n'est encore défini nulle part, dans la loi ou dans les règlements et les lignes directrices qui s'y rattachent. Qui plus est,

<sup>3</sup> *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, c. C-10, articles 53.1 à 53.6.

<sup>4</sup> Transports Canada, *Lignes directrices sur les fusions et les acquisitions visant des entreprises de transport* (juin 2008), [en ligne](http://ow.ly/TJBN30fbaWC) (<http://ow.ly/TJBN30fbaWC>).

<sup>5</sup> Association du Barreau canadien, Section nationale du droit de la concurrence, mémoires : *Ébauche – Lignes directrices sur les fusions et les acquisitions visant des entreprises de transport* (septembre 2008), [en ligne](http://ow.ly/yFg730fbaYr) (<http://ow.ly/yFg730fbaYr>).

personne n'a retouché à l'ébauche : les lignes directrices demeurent les mêmes qu'à leur publication en juin 2008.

L'adoption du projet de loi C-49 et l'élaboration de lignes directrices pour le processus d'examen des ententes de transporteurs aériens sont une occasion en or pour le ministre de fixer les lignes directrices de 2008 dans leur version définitive à la lumière des commentaires présentés par la section de l'ABC à l'époque, notamment en clarifiant l'étendue des transactions visées par le processus de la LTC.

## **B. Extension du processus d'examen aux ententes réalisées et proposées**

### *Avis*

*53.71 (1) Les personnes qui se proposent de conclure une entente peuvent donner avis de celle-ci au ministre. Le cas échéant, elles fournissent en même temps une copie de l'avis au commissaire de la concurrence.*

Le paragraphe 53.71(1) a pour objet d'étendre la portée du processus d'examen et d'autorisation aux parties d'une entente proposée, c'est-à-dire non réalisée. Or, rien ne prévoit encore l'examen et l'autorisation d'ententes réalisées. La section de l'ABC y voit une omission importante à laquelle il doit être remédié.

Étant donné qu'il y a déjà plusieurs alliances de transporteurs aériens, certaines datant de plusieurs décennies, l'application du processus d'examen aux alliances et ententes existantes est tout indiquée.

Le commissaire de la concurrence a récemment contesté, en vertu des articles 90.1 (accords entre compétiteurs) et 92 (fusionnements), un projet de collaboration entre United et Air Canada concernant certaines routes transfrontalières. Cette entente était fondée sur des accords remontant à 1995 et 1996<sup>6</sup>. Sans formuler d'observations sur le bien-fondé de cette contestation, la section de l'ABC est d'avis que le nouveau processus devrait permettre au ministre d'examiner des ententes antérieures pour des raisons « d'intérêt public », en tenant compte comme il le devrait de toute question de fond en matière de concurrence.

---

<sup>6</sup> *Le commissaire de la concurrence c. Air Canada*, Trib. conc., CT-2011-004 (Avis de la demande, au paragraphe 21), [en ligne](http://ow.ly/nWWD30fbb4h) (<http://ow.ly/nWWD30fbb4h>) (en anglais seulement).

## RECOMMANDATION

1. La section de l'ABC recommande que le paragraphe 53.71(1) vise aussi désormais les ententes réalisées aux termes suivants : « Les personnes **qui ont conclu ou se proposent de conclure une entente peuvent donner avis de celle-ci au ministre. Le cas échéant, elles fournissent en même temps une copie de l'avis au commissaire de la concurrence.** »

### C. Application aux transactions ne devant pas faire l'objet d'un avis

Les dispositions d'examen visent les projets d'« ententes », un terme défini comme suit :

[Projet de loi C-49, article 14 : projet d'article 53.7 de la Loi sur les transports au Canada]

**entente** S'entend d'une entente ou d'un accord, autre qu'une transaction visée au paragraphe 53.1(1), entre au moins deux entreprises de transport qui offrent des services aériens, au sens du paragraphe 55(1), à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada et visant la coordination de tout aspect de l'exploitation ou de la commercialisation de tels services – prix, itinéraires, horaires, capacité, services accessoires ou autres – et le partage des coûts ou des revenus ou autres ressources ou avantages. (arrangement)

Cette définition établit clairement que les dispositions d'examen des ententes de transporteurs aériens ne s'appliquent pas aux transactions qui sont par ailleurs assujetties à l'examen obligatoire du ministre et du gouverneur en conseil dans le cadre du processus de la LTC (« une transaction visée au paragraphe 53.1(1) »). En vertu de la partie IX de la *Loi sur la concurrence*, ce processus ne s'applique qu'à certains types de transaction (p. ex. une acquisition d'actions) et seulement quand sont atteints les seuils qui déterminent l'obligation d'émettre un avis de fusion.

Il est toutefois difficile de déterminer si ces dispositions s'appliquent aux transactions qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis, comme celles se situant en deçà des seuils applicables (par exemple, l'acquisition par un transporteur de 5 % des actions d'un autre), mais qui ne concernent pas explicitement « la coordination de tout aspect de l'exploitation ou de la commercialisation de [...] services – prix, itinéraires, horaires, capacité, services accessoires ou autres – et le partage des coûts ou des revenus ou autres ressources ou avantages. »

Partant d'une interprétation au sens large selon laquelle le terme « entente » engloberait la fusion tout entière en plus des dispositions d'une entente de fusion visant spécifiquement la coordination « de tout aspect de l'exploitation ou de la commercialisation », nous comprenons



pourquoi les transactions assujetties au processus de la LTC pourraient ne pas être admissibles au processus d'examen volontaire des ententes de coentreprise de transporteurs aériens. Dans ce cas, toutefois, la section de l'ABC serait favorable à l'inclusion des transactions entre deux transporteurs aériens ne devant pas faire l'objet d'un avis dans le cadre desquelles cette notion de coordination n'est pas nécessairement indiquée explicitement. En effet, comme ces transactions sont exemptées de l'examen du Bureau de la concurrence ou du ministre dans le cadre du processus de la LTC (parce qu'elles sont, dans ces deux cas, en deçà des seuils ou non visées pour une autre raison), le Bureau ou le ministre pourraient alors déterminer si elles soulèvent des questions de concurrence ou d'intérêt public.

À l'inverse, s'il faut interpréter restrictivement le terme « entente » pour qu'il ne vise que ce qui a trait à l'exploitation ou à la commercialisation coordonnée de services dans le contexte d'une fusion de deux transporteurs aériens, la section de l'ABC est d'accord avec l'idée d'ouvrir le processus d'examen volontaire à toutes les transactions, qu'elles doivent ou non faire l'objet d'un avis. Dans ce cas, comme « entente » ne comprendrait qu'une partie de la transaction, il n'y aurait aucune raison valable de ne pas permettre aux transactions qui doivent par ailleurs recevoir l'autorisation du ministre (en vertu du processus de la LTC) d'être elles aussi exemptées dans une certaine mesure de la *Loi sur la concurrence* en vertu des dispositions d'examen volontaire des ententes de transporteurs aériens.

#### **D. Interdiction des ententes non autorisées**

Au terme de son examen d'une entente de transporteurs aériens, le ministre doit rendre sa décision définitive en vertu du paragraphe 53.73(8). S'il conclut que l'entente est dans l'intérêt du public, il peut l'autoriser et l'assortir des modalités qui s'imposent quant aux questions de concurrence et d'intérêt public. En revanche, s'il en conclut à l'inverse, l'article 53.72 interdit de réaliser l'entente. Les parties peuvent malgré tout retirer leur demande avant que tombe cette décision pour échapper à l'interdiction.

Nous voyons mal pourquoi le défaut d'obtenir l'autorisation du ministre au terme du processus doit entraîner l'interdiction de l'entente. Il s'agit après tout d'un processus volontaire qui offre aux parties d'une entente la chance d'être exemptées de certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence*. Si ces parties sont prêtes à réaliser l'entente sans cette exemption, la section de l'ABC ne voit pas pourquoi ne pas leur en donner le droit, et c'est d'autant plus vrai que dans le cas d'une décision ministérielle défavorable, elles peuvent toujours se prévaloir de la *Loi sur la*

*concurrency* par voie de procédures judiciaires entamées par le commissaire ou la Couronne devant le Tribunal de la concurrence ou d'autres instances.

### **E. Étendue de la protection**

Si les parties d'une entente de transporteurs aériens obtiennent l'autorisation du ministre en vertu du paragraphe 53.73(8), le projet de loi C-49 prévoit leur exemption à quatre dispositions de la *Loi sur la concurrence* (deux infractions criminelles et deux dispositions civiles) :

- Article 45 – complot, accord ou arrangement entre concurrents;
- Article 47 – truquage des offres;
- Article 90.1 – accords ou arrangements empêchant ou diminuant sensiblement la concurrence;
- Article 92 – fusionnements<sup>7</sup>.

Nous voyons mal pourquoi la protection projetée ne s'étend pas à d'autres dispositions de la *Loi sur la concurrence*, comme les articles 76 (maintien des prix) et 79 (abus de position dominante). La section de l'ABC suggère de considérer par ailleurs l'exemption à ces dispositions civiles qui, elles aussi, se rapportent à des pratiques susceptibles d'examen.

En outre, l'article 36 de la *Loi sur la concurrence*, qui prévoit un recours en cas de préjudice causé par une contravention des dispositions criminelles, devrait indiquer explicitement que cet article ne saurait être invoqué en vue d'un recours en dommages-intérêts pour une violation de l'article 45 ou 47 avec pour fondement une entente de transporteurs aériens faisant l'objet d'une décision définitive du ministre aux termes du paragraphe 53.78(8).

De plus, l'exemption aux articles 45, 47, 90.1 et 92 de la *Loi sur la concurrence* n'est accordée que si le ministre rend sa décision définitive en vertu du paragraphe 53.73(8) de la *Loi sur les transports au Canada*, à l'issue du processus d'examen complémentaire (auquel participe le Bureau). Cependant, le processus d'examen comporte deux phases, et la deuxième peut ne jamais avoir lieu si le ministre détermine que l'entente ne soulève « aucune importante question d'intérêt public ». La section de l'ABC est d'avis qu'une telle décision en première phase devrait être assimilée à une décision définitive du ministre, et conduire aux mêmes exemptions. Si l'avis du Bureau de la concurrence est susceptible d'influencer la décision, son obtention devrait être prévue à la première étape.

---

<sup>7</sup> *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, c. C-10, par. 53.1(7); Projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 2017, articles 85 à 88 (modifiant la *Loi sur la concurrence*, articles 45, 47, 90.1 et 94).

## RECOMMANDATION

### 2. La section de l'ABC recommande d'ajouter l'autorisation en première étape aux exemptions des alinéas 45(6)c), 47(3)b), 90.1(9)d) et 94d) de la Loi sur la concurrence. Par exemple :

*[Extrait du projet de paragraphe 45(6) de la Loi sur la concurrence]*  
*c) constituant une entente au sens de l'article 53.7 de la Loi sur les transports au Canada, autorisée par le ministre des Transports en application du paragraphe 53.73(8) de cette loi, ou quant à laquelle le ministre des Transports est d'avis qu'elle ne soulève aucune importante question d'intérêt public en vertu du paragraphe 53.71(7), dans la mesure où l'autorisation ou l'opinion n'a pas été révoquée et le complot, l'accord ou l'arrangement est directement lié à l'objectif de l'entente et raisonnablement nécessaire à la réalisation de cet objectif.*

Si aucune exemption similaire n'est accordée aux ententes qui sont considérées comme ne soulevant aucune importante question d'intérêt public, il est peu probable que les parties à ces ententes trouvent le processus d'examen volontaire suffisamment avantageux.

## F. Problèmes de délais

De la demande initiale des parties à la décision définitive du ministre, c'est-à-dire du paragraphe 53.71(1) au paragraphe 53.73(8), le processus d'examen des ententes de transporteurs aériens peut durer jusqu'à 285 jours. Ce n'est pas la même chose et ce peut être plus long que le processus de la LTC, quoique les étapes de celui-ci ne soient pas toutes assorties à un délai prescrit. L'article 53.81 confère au ministre le pouvoir discrétionnaire de prolonger ces délais. Étant donné la longueur potentielle du processus sans même en compter la prolongation, la section de l'ABC recommande de laisser aux parties la décision de consentir à une telle prolongation.

Un autre délai posant problème est celui dont dispose le ministre pour formuler une décision préliminaire quant à l'intérêt public et, de ce fait, conclure la première phase du processus. Le paragraphe 53.71(6) lui accorde 45 jours pour ce faire. Or, 42 jours sont alloués à la première étape du processus de la LTC, un délai identique à celui auparavant applicable aux préavis de fusion en vertu de la *Loi sur la concurrence*. Ce délai a été réduit à 30 jours (pouvant être prolongés dans le cas d'une demande de renseignements supplémentaires) en 2009. Bien qu'harmoniser le délai initial de 45 jours à celui du processus de la LTC ne soit pas nécessaire, le projet de loi C-49 présente l'occasion de plutôt calquer la première phase de ce processus

sur le délai de 30 jours prévu par la *Loi sur la concurrence*, ce qui serait opportun considérant que ces deux processus s'appliqueraient simultanément aux mêmes transactions.

## **G. Publication d'un sommaire du rapport du commissaire**

[Extrait du projet d'article 53.73 de la Loi sur les transports au Canada]

### **Processus d'examen**

**53.73 (1)** *Le ministre ou une personne désignée par lui examine toute entente soumise au processus d'examen.*

### **Rapport du commissaire de la concurrence**

**(2)** *Dans les cent vingt jours suivant la date de réception de la copie de l'avis visé au paragraphe 53.71(1) comportant les renseignements visés au paragraphe 53.71(2), le commissaire de la concurrence soumet au ministre et aux parties un rapport de ses préoccupations relatives à l'empêchement ou à la diminution de la concurrence qui pourrait résulter de l'entente visée.*

### **Sommaire**

**(3)** *Le commissaire peut rendre public un sommaire des conclusions du rapport.*

La section de l'ABC se réjouit de la latitude que l'on projette de laisser au commissaire quant à la décision de publier des renseignements et au moment de leur publication, de même que du fait de préciser qu'il s'agirait d'un sommaire plutôt que du rapport entier. Elle recommande toutefois une protection supplémentaire de la confidentialité des parties advenant le refus du ministre d'autoriser leur entente.

## **RECOMMANDATION**

- 3. La section de l'ABC recommande de modifier ces dispositions de sorte qu'elles précisent que le rapport du commissaire ne peut être publié qu'après la décision définitive du ministre autorisant une entente en vertu du paragraphe 53.73(8).**

## **H. Pouvoir du ministre de réexaminer une entente autorisée après deux ans**

[Extrait du projet d'article 53.77 de la Loi sur les transports au Canada]

### **Préoccupations relatives à une entente autorisée**

**53.77 (1)** *Le ministre peut, en tout temps après le deuxième anniversaire de la date où l'entente a été autorisée, aviser les parties des préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève.*

### **Prise de mesures par les parties**

**(2)** *Les parties disposent d'un délai de quarante-cinq jours suivant la date de réception de l'avis prévu au paragraphe (1) pour répondre par écrit au ministre et préciser notamment les mesures qu'elles sont disposées à prendre pour répondre à ces préoccupations. Elles peuvent proposer des modifications à l'entente.*

**Maintien de l'autorisation**

*(3) Si, après avoir consulté le commissaire de la concurrence, le ministre décide que l'entente sert toujours l'intérêt public, l'autorisation est maintenue sous réserve des conditions ou des modifications aux conditions existantes qu'il peut préciser pour répondre aux préoccupations visées au paragraphe (1).*

Le projet d'article 53.77 confère au ministre la discrétion presque absolue de remettre en question la protection dont jouit une entente de transporteurs aériens après le deuxième anniversaire de son autorisation initiale. Après une période au délai prescrit, pendant laquelle les parties sont avisées des préoccupations de concurrence ou d'intérêt public que soulève leur entente et peuvent y répondre, le ministre peut révoquer l'autorisation en vertu de l'alinéa 53.78(2)b), ou l'assortir de nouvelles modalités en vertu du paragraphe 53.77(3).

La section de l'ABC estime que ce pouvoir du ministre de revenir sur son autorisation après deux ans réduit considérablement l'utilité de la demander et de l'obtenir, surtout compte tenu du délai potentiel de 285 jours associé au processus initial, que le ministre peut prolonger à sa discrétion. L'autorisation ne devrait pas être une cible mouvante.

**RECOMMANDATION**

**4. La section de l'ABC recommande que le ministre ne puisse revoir la protection que si les circonstances de son autorisation initiale ont changé de sorte que celle-ci n'aurait pas été donnée ou, subsidiairement, au moins cinq ans après l'autorisation initiale.**

**I. Sanctions pour la réalisation d'une entente non autorisée ou pour le non-respect des conditions du ministre**

*[Extrait des projets d'articles 53.82 et 52.83 de la Loi sur les transports au Canada]*

**Ordonnance**

*53.82 En cas de contravention aux articles 53.72 ou 53.78, toute cour supérieure peut, à la demande du ministre, enjoindre au contrevenant de mettre fin à la contravention ou d'y remédier et rendre toute autre ordonnance qu'elle estime indiquée, notamment pour obliger une personne à se départir d'éléments d'actif. Le ministre avise le commissaire de la concurrence avant de présenter la demande.*

**Infraction : articles 53.72 ou 53.78**

*53.83 (1) Quiconque contrevient aux articles 53.72 ou 53.78 commet un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans et d'une amende maximale de 10 000 000 \$, ou de l'une de ces peines.*

Les projets d'articles 53.82 et 53.83 feraient un acte criminel du fait pour les parties de réaliser une entente qui, faisant l'objet d'un deuxième examen, n'a pas encore reçu l'autorisation définitive du ministre, de même que celui de contrevenir aux conditions de cette autorisation. Le ministre pourrait obtenir d'une Cour supérieure de justice une ordonnance enjoignant aux parties de mettre fin à toute contravention ou d'accomplir « un acte nécessaire », ou toute autre ordonnance qu'elle estime indiquée, comme celle d'obliger les parties à céder des éléments d'actif.

Étant donné le caractère purement volontaire du processus d'examen et d'autorisation, nous ne voyons pas pourquoi les parties devraient être sanctionnées pour le non-respect des dispositions qui s'y rattachent. La section de l'ABC est d'avis que les sanctions prévues aux articles projetés 53.82 et 53.83 sont beaucoup trop sévères pour les comportements qu'elles visent à dissuader; et cet effet dissuasif risque bien d'inciter les parties à se passer du processus. La conséquence de réaliser l'entente sans l'autorisation du ministre, ou de ne pas respecter les conditions qui y sont assorties, devrait être la perte de l'exemption accordée par le processus, et non pas la confiscation de leurs actifs, une peine d'emprisonnement ou une responsabilité s'élevant à plusieurs millions de dollars. En effet, la révocation de l'autorisation, dans ces cas comme dans d'autres, est déjà expressément prévue à l'article 53.79 de la *Loi sur les transports au Canada*.

### **III. CONCLUSION**

La section de l'ABC est reconnaissante pour cette occasion de commenter le projet de loi C-49, et espère que ses observations en éclaireront le peaufinage. Nous serions heureux d'en discuter davantage avec vous.