Mémoire sur le projet de loi C-26

Loi modifiant la législation régissant les transports

SECTION NATIONALE DU DROIT DE LA CONCURRENCE
SECTION NATIONALE DU DROIT AÉRIEN ET SPATIAL
ASSOCIATION DU BARREAU CANADIEN

Mai 2003

TABLE DES MATIÈRES

Mémoire sur le projet de loi C-26

Loi modifiant la législation régissant les transports

AVANT-PROPOS..... i

I. SOMMAIRE EXÉCUTIF 1

II. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET COMMENTAIRES..... 2

1. Portée des commentaires.....3
2. Le rôle du Commissaire ne devrait pas être politisé.....4
3. Le processus d'examen actuel de la fusion prévu par la *Loi sur la concurrence* peut s'insérer dans le cadre d'un examen de l'intérêt public.....7
4. Les règlements sur la concurrence propres à une industrie devraient être évités 10
5. Une réglementation supplémentaire de l'industrie aéronautique ..11
6. Publicité effectuée par les transporteurs aériens.....11
7. Intervention à caractère réglementaire dans l'industrie de l'aéronautique 13

III. COMMENTAIRES PARTICULIERS..... 15

1. Portée de l'examen de la fusion 16
2. Avis donné au ministre 18
3. Examen de la Loi et compte rendu 20
4. « Empêchement ou diminution de la concurrence qui pourrait en résulter » 20
5. Modalités et conditions 21
6. Caractère confidentiel 21
7. Exclusion des mesures privées 24
8. Médiation 24

IV. CONCLUSION..... 25

AVANT-PROPOS

L'Association du Barreau canadien est un organisme national qui représente 38 000 juristes, avocats, avocates, notaires, professeurs, professeures, étudiants et étudiantes en droit dans l'ensemble du Canada. L'Association s'est fixé comme objectifs prioritaires l'amélioration du droit et de l'administration de la justice.

Le présent mémoire a été préparé par la Section nationale du droit de la concurrence et la Section nationale du droit aérien et spatial de l'Association du Barreau canadien, avec l'aide de la Direction de la législation et de la réforme du droit, au bureau national. Ce mémoire a été examiné par le Comité de la législation et de la réforme et a été approuvé comme déclaration publique de la Section nationale du droit de la concurrence et la Section nationale du droit aérien et spatial de l'Association du Barreau canadien.

Mémoire sur le projet de loi C-26

Loi modifiant la législation régissant les transports

I. SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Section nationale du droit de la concurrence et la Section nationale du droit aérien et spatial de l'Association du Barreau canadien (les Sections de l'ABC) remettent en question la nécessité d'un examen des fusions et des acquisitions et celle d'une réglementation portant sur la concurrence et la protection du consommateur allant au-delà de ce qui est applicable, en règle générale, aux industries canadiennes et recommande le retrait de ces dispositions du projet de loi C-26. Nous remettons également en question la nécessité d'une bonne partie du règlement supplémentaire devant être imposé à l'industrie aéronautique canadienne ainsi que sa pertinence, et nous recommandons le retrait de ces dispositions.

Les Sections de l'ABC recommandent en outre que si un processus spécial d'examen de l'intérêt public concernant les fusions dans le domaine des transports est ajouté à la *Loi sur les transports au Canada*, le processus prévu par le projet de loi C-26 devrait être révisé dans les buts suivants :

- exiger une évaluation des répercussions de la fusion sur la concurrence effectuée uniquement par le Commissaire à la concurrence (le Commissaire) et conformément au processus et aux normes énoncés dans la *Loi sur la concurrence*;

- s'assurer que le rôle du Commissaire est limité aux préoccupations en matière de concurrence et ne s'élargit pas aux questions d'intérêt public plus générales;

- retirer l'obligation des parties de fournir des copies des avis préalables à la fusion au ministre des Transports (le ministre) en vertu de la Partie IX de la *Loi sur la concurrence*;

- assurer la protection des renseignements confidentiels constituant des informations commercialement sensibles des parties qui proposent une transaction soumise à un examen;

- définir clairement la portée des transactions comportant des entreprises de transport qui seront soumises à l'application de la procédure spéciale d'examen de l'intérêt public.

En ce qui concerne les autres aspects du projet de loi C-26, les Sections de l'ABC recommandent ce qui suit :

- Que le projet de loi C-26 soit modifié pour en retirer les dispositions particulières portant sur la publicité des prix des compagnies d'aviation et permettre au Commissaire de continuer à traiter ces questions conformément aux dispositions de la *Loi sur la concurrence* en matière de publicité mensongère.

- Que le gouvernement explique la proposition dans le projet de loi de limiter la portée des mesures privées en vertu de la *Loi sur la concurrence* dans le secteur des transports et que le public se voie offrir une possibilité de faire des commentaires après la fourniture de l'explication susmentionnée.

Les Sections de l'ABC soutiennent l'ajout de la médiation comme mécanisme de règlement extrajudiciaire des différends à la disposition de l'Office des transports du Canada (OTC) et des parties devant lui. Cependant, elle devrait être à la disposition des parties sans frais supplémentaires.

II. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET COMMENTAIRES

Les Sections de l'ABC sont heureuses d'avoir la possibilité de commenter le projet de loi C-26, la *Loi modifiant la législation régissant les transports*.

Le projet de loi C-26 contient des modifications qui, si elles sont promulguées, élargiraient considérablement le type de fusions d'entreprises de transport soumises à un examen général de l'intérêt public effectué par le Cabinet fédéral.

Des dispositions similaires de la *Loi sur les transports au Canada* portant sur l'examen des fusions sont actuellement limitées aux fusions et aux acquisitions auxquelles participent des entreprises de transport aérien.

1. Portée des commentaires

Les Sections de l'ABC se posent la question de savoir si un examen général de l'intérêt public effectué par le ministre ou par le Cabinet fédéral est approprié pour les transactions auxquelles participent des entreprises de transport au Canada. Nos préoccupations sont les suivantes :

- Est-il approprié que le ministre ou le Cabinet fédéral effectue l'examen de l'intérêt public de la fusion qui est proposé?
- Le manque de transparence du processus d'examen des fusions proposé nous inquiète.
- L'absence de tout arbitre indépendant ou de tout droit d'appel nous préoccupe.

La Section nationale du droit aérien et spatial pense, en fait, qu'un tel examen n'est pas nécessaire. À notre avis, il n'est pas approprié d'imposer à l'industrie des transports, et en particulier à l'industrie aéronautique, un examen des fusions et des acquisitions allant au-delà de celui appliqué aux industries canadiennes en général.

L'examen général de l'intérêt public effectué par le ministre ou par le Cabinet tel qu'il est proposé dans le projet de loi C-26 est politique de par sa nature et manque de prévisibilité, d'uniformité et de transparence, et il est dénué de tout droit à un examen indépendant ou à un contrôle judiciaire. L'argument selon lequel l'importance des transports aériens pour la société canadienne justifie une intervention peut être réfuté par les arguments aux termes desquels les interventions politiques se sont avérées sans succès, ont causé des préjudices à l'industrie et n'ont pas amélioré la protection du consommateur au-delà du niveau disponible dans le contexte d'autres industries. Les segments de l'industrie

aéronautique qui n'ont pas fait l'objet d'intervention semblent avoir prospéré, ce qui montre la valeur de la déréglementation.

Cependant, les commentaires suivants sont axés sur les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* et les modifications connexes de la *Loi sur la concurrence* dans la mesure où elles ont trait aux questions relatives à la politique de concurrence, au rôle du Commissaire, à la *Loi sur la concurrence* et à l'industrie aéronautique.

Nous avons des préoccupations majeures quant à l'article 11 du projet de loi C-26 et aux nouveaux paragraphes 53.1 à 53.6 proposés pour la *Loi sur les transports au Canada*. Au fond, cette modification confèrerait au ministre le droit d'exiger un examen général de l'intérêt public dans le cas de transactions importantes auxquelles participe une entreprise de transport. Lorsqu'ils sont exigés, de tels examens des fusions obligeraient les parties à déposer des avis préalables à la fusion (y compris, entre autres, des renseignements commerciaux confidentiels) auprès du ministre et du Commissaire. Le processus d'examen proposé envisage des consultations effectuées par les parties auprès du ministre et du Commissaire, y compris la négociation d'engagements auxquels la Loi confère leur force exécutoire si la transaction est approuvée par le Cabinet, sous réserve de ces modalités.

2. Le rôle du Commissaire ne devrait pas être politisé

Les Sections de l'ABC sont préoccupées par le fait que le projet de loi C-26 exigerait du Commissaire, dans le cadre d'un vaste examen de la fusion, qu'il joue un rôle politique qui ne correspond pas à ses responsabilités de façon générale et à la norme envisagée par la *Loi sur la concurrence*. Nous reconnaissons que les modifications proposées quant à la fusion ont des parallèles dans les récentes dispositions sur l'examen des fusions pour les entreprises aéronautiques ainsi que, dans une certaine mesure, dans le processus d'examen de la fusion envisagé pour les fusions des grandes banques. Cependant, ces

processus que l'on a décrits comme exceptionnels lorsqu'ils ont été introduits, comportent une consultation entre le Commissaire et le ministre concerné et ils ont déjà contribué à une perception selon laquelle le rôle du Commissaire au sein du gouvernement est maintenant teinté de politique. Nous sommes préoccupés par le fait que le projet de loi C-26 renforcera cette malencontreuse impression et qu'il risquera de faire de cette politisation une réalité plus tangible. Cela se passerait au détriment de la base de politique publique de la *Loi sur la concurrence*.

La *Loi sur la concurrence* actuelle a été conçue comme une loi d'application générale qui précise les normes d'examen et les rôles définis du Commissaire et du Tribunal de la concurrence (le Tribunal) en ce qui concerne des activités commerciales particulières au Canada. En outre, la *Loi sur la concurrence* confère au Commissaire un rôle d'enquêteur et de poursuivant en grande partie indépendant du ministre de l'Industrie. Pour obtenir des mesures de redressement, le Commissaire doit établir, devant le Tribunal, des motifs pour rendre une ordonnance fondés sur des critères spécifiés.

Le Tribunal est un organe quasi judiciaire compétent pour déterminer s'il existe des motifs pour rendre une ordonnance et, si c'est le cas, quelles en seraient les modalités appropriées. Les parties à une fusion négocient souvent les modalités d'engagement ou les consentements avec le Commissaire qui permettent d'éviter d'avoir recours au Tribunal; cependant, le fait de savoir que le Commissaire pourrait, en fin de compte, devoir prouver le bien-fondé de son cas devant un tribunal indépendant impose une discipline considérable à l'examen d'une fusion effectué par le Commissaire.

Lorsque le Parlement considère qu'il relève d'une bonne politique publique d'imposer un examen général de l'intérêt public des fusions dans une industrie particulière, les Sections de l'ABC soutiennent l'examen des répercussions de la fusion sur la concurrence comme faisant partie intégrante dudit examen. Nous soutenons également la dévolution d'un rôle important au Commissaire dans le

cadre de cette évaluation. Cependant, nous pensons que cet objectif peut être atteint, et d'ailleurs devrait être atteint, d'une façon qui ne compromette pas l'indépendance du Commissaire ou ne crée pas l'apparence d'une indépendance compromise du Commissaire.

Le projet de loi C-26 envisage de confier un rôle au Commissaire qui est, à maints égards importants, très différent du rôle normal de ce dernier en cas d'examen de fusion. Ces différences recouvrent :

a) une proche collaboration et des consultations étroits entre le Commissaire et le ministre dans le cadre de la réalisation de leur évaluation respective d'une transaction proposée;

b) une norme très ouverte pour l'examen par le Commissaire, c.-à-d. « transaction…questions relatives à l'empêchement ou à la diminution de la concurrence qui pourrait en résulter » par opposition à la norme pour l'examen des fusions en vertu de la *Loi sur la concurrence* (« un empêchement ou une diminution sensible de la concurrence ») qui a fait l'objet, pendant des années, de décisions du Tribunal et des tribunaux et de lignes directrices d'application publiées par le Bureau de la concurrence (le Bureau), depuis 1986[1];

c) une décision prise par le ministre ou le Cabinet, plutôt que par le Commissaire ou par le Tribunal, quant à savoir si les questions de concurrence doivent être traitées par les parties à une transaction proposée;

d) l'absence de tout examen effectué par le Tribunal ou de tout appel déposé devant ce dernier, ou d'ailleurs, de quelque audience que ce soit et l'absence de tout recours en cas de conclusion inique.

À notre avis, si le Parlement promulgue un mécanisme d'examen général de l'intérêt public pour les entreprises de transport, il ne devrait pas comprendre la participation du Commissaire de la façon envisagée actuellement. Le projet de loi abandonne inutilement les normes et procédures établies pour les remplacer par

1 Voir, par exemple, les Lignes directrices pour l'application de la Loi, Directeur des enquêtes et recherches, Loi sur la concurrence, Bulletin d'information no 5, mars 1991.

des solutions de rechange qui pourraient s'avérer mal définies et arbitraires[2]. La procédure proposée pourrait également porter atteinte à la crédibilité du Commissaire et du Bureau ainsi qu'à leur réputation d'indépendance dans le contexte des examens de fusion effectués dans le cadre d'autres industries. Il est souhaitable, du point de vue de la transparence et de la responsabilisation, que l'évaluation et la prise de décision politiques demeurent distinctes d'une évaluation indépendante des effets de la fusion sur la concurrence effectuée par le Commissaire (et peut-être par le Tribunal) conformément aux procédures et aux normes établies en vertu de la *Loi sur la concurrence*.

3. Le processus d'examen actuel de la fusion prévu par la *Loi sur la concurrence* peut s'insérer dans le cadre d'un examen de l'intérêt public

À notre avis, un examen de l'intérêt public, s'il doit être mis en œuvre, devrait permettre au Commissaire d'effectuer une évaluation de la concurrence conformément aux procédures et aux normes générales établies décrites dans la *Loi sur la concurrence*. Lorsque le Cabinet ou le ministre a un mandat d'intérêt public visant à examiner une transaction proposée, nous pensons qu'il est approprié que le Commissaire informe le ministre (ainsi que les parties) des conclusions du Commissaire en vertu du mandat que lui confère la *Loi sur la concurrence*. Les conclusions auxquelles le Commissaire est parvenu dans le cadre de cette sphère de responsabilité ne devraient pas être modifiées par des intervenants ayant des motivations politiques.

Les modèles correspondant à cette approche incluent par exemple celui prévu par la *Loi sur Investissement Canada*. En vertu de cette loi, le Commissaire effectue une enquête conformément à la *Loi sur la concurrence*, mais informe également

2 À cet égard, nous remarquons que le rapport du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* du 18 juillet 2001 a recommandé un processus d'examen de l'intérêt public dans lequel le Commissaire présentait une demande au Tribunal pour le règlement des préoccupations en matière de concurrence. Le Comité ne recommandait pas que le Tribunal soit exclu de ce processus ou qu'une norme d'examen différente soit appliquée par le Commissaire pour les fusions dans le domaine des transports. Le Comité envisageait plutôt un nouvel examen de l'intérêt public qui serait distinct de celui prévu dans les dispositions de la *Loi sur la concurrence* et s'y ajouterait. Plus précisément, la Recommandation 6.2 précise ceci : « On devrait continuer d'utiliser le processus actuel prévu par la *Loi sur la concurrence* pour déterminer si un projet de fusion dans le secteur

le ministre responsable en vertu de la *Loi sur Investissement Canada*, de ses conclusions. Le ministre responsable peut décider d'approuver une transaction ou non en fonction de la possibilité qu'elle constitue un bénéfice net pour le Canada. La décision est prise indépendamment de la conclusion du Commissaire. De même, le Commissaire peut remettre en question une transaction pour des motifs liés à la concurrence indépendamment de la conclusion du ministre responsable aux termes de la *Loi sur Investissement Canada*. Le processus d'examen de la fusion, pour les fusions de grandes banques, prévoit également que le Commissaire peut informer le ministre des Finances de ses conclusions basées sur les critères légaux habituels.

Les principes étayant chacun de ces cas comportent divers résultats possibles pour les fusions dans le domaine des transports :

a) le ministre (ou le Cabinet) pourrait approuver la transaction, et le Commissaire pourrait décider qu'il n'existe aucun motif permettant de s'opposer à la transaction en vertu de la *Loi sur la concurrence*, auquel cas les parties peuvent continuer la transaction;

b) le ministre pourrait déterminer des préoccupations concernant la transaction se trouvant au delà de la portée de la *Loi sur la concurrence* qui conduiraient à un refus d'approbation de ladite transaction, auquel cas la transaction n'aurait pas lieu, que le Commissaire ait déterminé des motifs permettant de s'y opposer en vertu de la *Loi sur la concurrence* ou non;

c) lorsque des questions se trouvant dans les limites de la portée de la *Loi sur la concurrence* constituent les seuls facteurs ou les facteurs déterminants de la décision du ministre portant sur l'approbation de la transaction du point de vue général de l'intérêt public, aucune autre préoccupation d'intérêt public ne pourrait s'y substituer. Dans un tel cas, il serait approprié, du point de vue de la politique publique, que le ministre s'en remette aux mécanismes normaux prévus par la *Loi sur la concurrence* pour trancher la question. S'il a décidé de ne pas accorder son approbation et ne de pas permettre l'évaluation des répercussions de la transaction sur la concurrence par le Tribunal, à notre avis, il est préférable qu'une telle décision soit clairement celle du ministre, décision pour laquelle il devra rendre compte à ses électeurs;

---

des transports, empêcherait ou diminuerait la concurrence. »

d) lorsque le Commissaire détermine des préoccupations dans les limites de la *Loi sur la concurrence*, mais que, pour des raisons plus générales d'intérêt public, le ministre pense que la transaction est, en fin de compte, dans l'intérêt public, il est préférable qu'une telle décision soit clairement celle du ministre, décision pour laquelle il devra rendre compte à ses électeurs. Cependant, parce que des préoccupations en matière de concurrence ont été soulevées, elles devraient être examinées, même si la transaction a autrement été approuvée.

e) Ainsi, dans un cas particulier, le ministre peut penser qu'une fusion, dans son ensemble, est dans l'intérêt public, même si le Commissaire détermine une possible diminution sensible de la concurrence dans quelques marchés locaux influencés par la fusion.

f) Une approche responsable de ce cas pourrait se traduire par le fait d'approuver la fusion dans son ensemble, mais de permettre au Commissaire de remettre en question, devant le Tribunal, la prétendue diminution sensible de la compétition dans les marchés locaux. Tel qu'il est actuellement rédigé, le projet de loi ne semble pas permettre un tel processus. Il adopte une approche « tout ou rien » : une fois que le Cabinet approuve une transaction comme étant dans l'intérêt public, l'approbation (ainsi que la « certification », par le ministre, du nom des parties) exempte automatiquement ladite transaction des dispositions de l'article 92 de la *Loi sur la concurrence* portant sur les fusions[3].

g) Si une diminution ou un empêchement plus généralisé de la concurrence découlant de la fusion préoccupe le Commissaire, le ministre ou le Cabinet peut recevoir la compétence permettant d'exempter la fusion de l'application de l'article 92 de la *Loi sur la concurrence* dans des cas exceptionnels, lorsqu'il pense que les considérations générales d'intérêt public devraient prévaloir sur ces préoccupations en matière de concurrence.

Dans chacun de ces cas, le rôle du Commissaire peut être distinct du mandat politique ou d'intérêt public général du ministre ou du Cabinet. En outre, le Tribunal fournit une discipline importante concernant la transparence et l'équité de l'examen de la concurrence.

---

3 Cela s'oppose au processus de fusion des grandes banques, dans lequel l'approbation du ministre en vertu de la Loi sur les banques constitue une étape distincte de l'exemption de la fusion d'une banque en vertu de l'article 92 de la Loi sur la concurrence, conformément à l'article 94 de la Loi. (La Section nationale du droit de la concurrence ne connaît aucun cas d'utilisation par le ministre des Finances, de la disposition sur l'exemption contenue dans l'alinéa 94b) de la Loi sur la concurrence.)

4. Les règlements sur la concurrence propres à une industrie devraient être évités

Les Sections de l'ABC sont inquiètes à propos de la tendance apparente à créer des règles distinctes liées à la concurrence pour différentes industries ou différents secteurs alors qu'il ne semble exister aucun fondement clair pour la création de règles distinctes, par opposition à l'application des mêmes principes généraux prévus dans la *Loi sur la concurrence* dans le contexte approprié. Nous avons déjà constaté l'ajout de dispositions spéciales portant sur les transporteurs aériens dans la *Loi sur la concurrence* sur le plan des dispositions traitant de l'abus de position dominante et de l'examen des fusions en vertu de la Loi sur les transports canadiens ainsi que sur le plan des propositions précédentes visant à modifier la *Loi sur la concurrence* pour traiter spécifiquement des questions liées à l'industrie de la vente d'essence au détail[4]. Ces exemples nous amènent à nous demander où s'arrêtera cette tendance. Le résultat pourrait consister en un ensemble de règles et de règlements inutilement complexe applicable à un éventail d'industries différentes qui, de temps en temps, comportent un profil public. Sauf dans des circonstances exceptionnelles, nous pensons que la *Loi sur la concurrence* constitue le moyen approprié pour répondre aux inquiétudes concernant les effets des fusions et des abus de la puissance commerciale sur la concurrence. La création de multiples ensembles de règles applicables à diverses industries est inutile et inefficace.

En outre, la prolifération d'examens non judiciaires des fusions et d'autres conduites commerciales liées à la concurrence crée un milieu instable dans lequel les règles du jeu sont incertaines, inconnues et soumises aux influences des groupes de pression et d'intérêts. Il y va de l'intérêt public que les règles applicables aux entreprises soient aussi certaines que possible et que les processus qui les influencent soient transparents.

---

4 Voir, par exemple, le projet de loi C-381, loi modifiant la *Loi sur la concurrence* (fournisseurs d'essence à intégration verticale), dont la Première lecture a eu lieu le 13 février 2003.

5. Une réglementation supplémentaire de l'industrie aéronautique

L'article 3 du projet de loi C-26 modifierait la déclaration de politique nationale sur les transports du Canada (article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*), selon laquelle le genre de système de transport recherché est plus susceptible d'être réalisé dans des conditions propres à faire en sorte que :

a) la concurrence et les forces du marché représentent, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;

b) la réglementation ne soit utilisée que si elle est nécessaire à l'obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale que la concurrence et les forces du marché ne suffisent pas à obtenir, sans pour autant indûment favoriser un mode de transport donné ou en réduire les avantages inhérents;

Cependant, le projet de loi C-26 impose une réglementation supplémentaire considérable à l'industrie de l'aéronautique, réglementation dont la plus grande partie relève de l'initiative personnelle de l'Agence ou du ministre. Elle assujettit les modes de transport aériens et d'autres à une intervention politique importante.

Les autres modifications de l'article 5 qui sont suggérées élimineraient les exigences de caractère pratique et de viabilité économique de l'industrie de sa politique sous-jacente. Le retrait de ces critères de politique, tout en augmentant l'intervention de la réglementation, invite le risque d'échec dans une industrie faisant déjà face à des défis de taille.

6. Publicité effectuée par les transporteurs aériens

Les modifications proposées de la *Loi sur les transports au Canada* sont également liées à la publicité et à la divulgation dans le contexte des transporteurs aériens. Les Canadiens profitent déjà d'une protection offerte par divers domaines du droit concernant la publicité et d'autres pratiques commerciales illégales. La surprise dont parle le résumé législatif de la direction de la recherche parlementaire peut en grande partie être attribuée aux taxes et aux frais imposés par le gouvernement fédéral qui ne correspondent pas à la valeur des

services fournis ou payés par lui[5]. Ce qui est réglementé n'est donc pas le prix réel du licencié, mais bien une exigence de publicité en tant que composante de ce « prix », les frais du gouvernement et d'autres tiers.

L'industrie aéronautique a déterminé d'autres façons de réduire cette surprise en éliminant l'industrie en tant que source particulière de revenus généraux pour le gouvernement. L'article 16 du projet de loi C-26 cherche à imposer une conformité avec les articles 60.1 et 60.2 de la *Loi sur les transports au Canada* aux personnes hors de la compétence parlementaire. C'est en demandant aux licenciés d'incorporer la conformité dans les modalités des ententes avec ces personnes que cela peut être réalisé. La façon dont cet exercice indirect de compétence doit être appliqué n'est pas claire, ainsi que le fait de savoir si les personnes se trouvant au delà du ressort du Parlement s'attendent à ce que les licenciés assument la responsabilité d'agents d'exécution pour le gouvernement fédéral ou de garants de la conformité.

Les provinces ont exercé leurs compétences pour intervenir dans des situations de protection du consommateur dans le domaine des transports. À notre avis, le gouvernement fédéral ne devrait pas, grâce à la réglementation de l'aviation, tenter d'étendre sa compétence dans des domaines de compétence des provinces.

L'article 60.1 proposé exige une divulgation totale en cas de publicité du prix de la compagnie de transport aérien, et l'article 60.2 interdirait la publicité portant sur un service si personne ne peut l'obtenir au prix annoncé. L'article 60.4 proposé permettrait également de créer des règlements supplémentaires portant sur la publicité des prix des compagnies de transport aérien au Canada en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. La raison de ce pouvoir d'imposer des exigences supplémentaires au moyen de règlements s'explique par le fait que cela permettrait une plus grande clarté des dispositions portant sur la publicité dans la

5 Bibliothèque du Parlement, direction de la recherche parlementaire, projet de loi C-26 : Loi modifiant la législation régissant les transports, résumé législatif LS-451E (20 mars 2003).

Loi le cas échéant. Nous pensons que la meilleure solution consisterait, dans le cas d'une législation aussi interventionniste, à être claire dès le départ afin d'éviter que la portée des règlements ne dépasse ce que le Parlement souhaitait autoriser. Ces changements proposés constituent un autre exemple de réglementation inutile et inopportune limitée à une industrie. Les raisons pour lesquelles une réglementation particulière de la publicité des tarifs aériens est nécessaire n'apparaît pas clairement, alors que ces pratiques, si elles sont mensongères, se trouvent déjà dans la limite de la portée des dispositions générales sur la publicité mensongère de la *Loi sur la concurrence*. L'efficacité de ces dispositions a récemment été accrue par l'ajout d'une possibilité d'application à caractère non pénal. (Voir la partie VII1 de la *Loi sur la concurrence*.)

7. Intervention à caractère réglementaire dans l'industrie de l'aéronautique

L'industrie de l'aéronautique est soumise à des règlements détaillés et expéditif en matière de sécurité. Il ne fait pas de doute qu'il est approprié de ne pas s'y attarder. Cependant, rien ne prouve que la déréglementation de l'industrie aéronautique a échoué. Alors que l'attention du public et des politiciens a été attirée par Air Canada et Canadian Airlines International (AC/CAI), les difficultés passées et actuelles de ces transporteurs ne peuvent manifestement pas être attribuées à un marché déréglementé. Par contre, plusieurs succès, aux échelles nationale, régionale et locale, sont le résultat direct de la liberté d'entreprise et d'innovation accordée aux transporteurs. Ces succès continuent, malgré les défis économiques auxquels l'industrie a fait face au cours des dernières années.

L'article 4 du projet de loi C-26 élimine l'exigence concernant le fond dans une demande de redressement en vertu de l'article 27 de la *Loi sur les transports au Canada*. L'article 27 exige actuellement d'un transporteur qu'il prouve un « préjudice commercial important » pour obtenir un redressement concernant les tarifs ou les services pour le transport de biens. Le projet de loi éliminerait

cette exigence, créant ainsi une possibilité supplémentaire d'intervention d'un organisme de réglementation, et ce, même en l'absence de conséquences commerciales. À notre avis, l'intervention ne devrait pas être tolérée sans que ne soit démontré un préjudice commercial important.

L'article 20 du projet de loi modifie l'article 66 de la *Loi sur les transports au Canada*, et l'article 22 du projet de loi modifie l'article 67.2 pour permettre à l'Agence d'exercer, de sa propre initiative, son pouvoir en ce qui concerne le caractère raisonnable des prix et leur éventail ainsi qu'en ce qui concerne les modalités du transport. Il n'est pas souhaitable que l'Agence qui décide d'entamer les poursuites de sa propre initiative tranche également les litiges. Il n'y a pas de séparation des fonctions, ici, comme pour Transports Canada et le Tribunal de l'aviation civile et le Commissaire à la concurrence. Le sommaire législatif rédigé par la direction de la recherche parlementaire indique que ce changement considérable, selon les cadres ministériels, est fondé sur le fait que les transporteurs, les agents de voyage et le public qui voyage sont souvent réticents à déposer une plainte officielle auprès de l'Agence[6]. Ce raisonnement semble ne pas correspondre au grand nombre de plaintes qui sont déposées devant le Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien du Canada et au nombre constant d'affaires tranchées par l'Agence à la suite de la réception de plaintes.

La plus grande partie du système juridique canadien repose sur le fait que ce sont les parties privées qui entament les poursuites. Étant donné les pouvoirs existants du Commissaire et du Tribunal ainsi que les recours disponibles en vertu des lois provinciales destinées à protéger le consommateur, ce changement semble inutile. Le pouvoir d'agir sans plainte a été ajouté pour répondre aux inquiétudes du public quant au risque apparent de la fusion de AC et de CAI. Il n'est pas manifeste que ce besoin se soit étendu au delà de cette situation. L'Agence peut déjà entamer des poursuites au motif de la non-observation des tarifs publiés de sa propre initiative. Les licenciés devraient être libres de toute interférence en

l'absence d'une plainte ou d'une mesure illégale.

Les modifications proposées au paragraphe 66(3) de la *Loi sur les transports au Canada* ouvrent le critère que l'Agence peut prendre en compte pour déterminer le caractère raisonnable de la fixation des tarifs. Cela amène un manque de certitude qui est gênant, étant donné l'effet rétroactif qu'une décision inique aurait à l'égard du pouvoir d'ordonner des remboursements conféré à l'Agence. Les licenciés ont besoin de critères déterminés par rapport auxquels il peuvent évaluer la conformité.

L'article 28 du projet de loi C-26 permet à l'Agence d'imposer des arrangements commerciaux aux licenciés. Il s'agit d'une ingérence extraordinaire dans le droit des entreprises de choisir la façon dont elles sont exploitées. Le Parlement impose déjà des sanctions pour abus de position dominante, parmi d'autres préoccupations en matière de concurrence. Alors que le projet de loi indique que l'Agence tiendra compte des difficultés financières et du caractère raisonnable, du point de vue commercial, des modalités imposées, ces critères sont établis par voie de règlement découlant de recommandations effectuées par le ministre. Cela impose aux entreprises privées un niveau d'ingérence arbitraire qui n'est pas soumis à un examen efficace. Ce résultat constitue une situation à sens unique qui permet à la partie plaignante de rejeter l'« entente » proposée, alors que la partie à laquelle elle est imposée ne dispose pas de ce privilège.

III. COMMENTAIRES PARTICULIERS

Les Sections de l'ABC ont des commentaires particuliers à propos des aspects suivants du projet de loi C-26 :

- portée de l'examen de la fusion;
- avis donné au ministre;

6 Ibid.

- examen de la Loi et compte rendu;
- « empêchement ou diminution de la concurrence qui pourrait en résulter »;
- modalités et conditions;
- caractère confidentiel;
- exclusion des mesures privées;
- médiation.

1. Portée de l'examen de la fusion

Si un processus d'examen de l'intérêt public n'est pas accepté comme prévu par le projet de loi C-26, nous recommandons que le projet de loi soit modifié pour clarifier la portée des transactions qui peuvent y être soumises. Tel qu'il est actuellement rédigé, l'article 53.1 proposé de la *Loi sur les transports au Canada* s'applique à toute transaction nécessitant une notification au Commissaire en vertu du paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence* « portant sur une entreprise de transports ». À moins que le ministre n'en décide autrement, un examen complet d'intérêt public sera exigé pour une telle fusion.

Le concept d'une « entreprise de transports » n'est défini ni dans le projet de loi ni dans la *Loi sur les transports au Canada* et il n'est pas clair. Une « entreprise de transports » comprend-elle non seulement les compagnies de transport aérien et ferroviaire, mais également les transports par autobus, les exploitations de transports routiers, les pipelines et les entreprises connexes, par exemple[7]? Si c'est le cas, les nouvelles dispositions proposées doivent-elles s'appliquer à une
société dont le transport routier, par exemple, ne constitue qu'une petite portion de l'exploitation?

7 Nous remarquons que la Recommandation 6.4 du rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada publié en juillet 2001précisait ceci : « Le Comité recommande que le nouveau processus d'examen des fusions s'applique à tous les modes

En outre, l'article 53.1 proposé n'est pas clair en ce qui concerne la façon dont une transaction peut « porter » sur une entreprise de transport. L'article 53.1 s'appliquerait à une fusion de deux entreprises de transport. Le communiqué de presse du ministre daté du 25 février 2003 indiquait que le processus d'examen proposé pour les fusions dans le domaine des transports s'appliquerait à une fusion entre une société de transport ferroviaire canadienne et son homologue américaine. Cependant, l'article 53.1 semblerait également s'appliquer à l'acquisition d'une société qui n'a rien à voir avec le transport effectuée par une autre société de transport. En outre, la question de savoir si l'article 53.1 doit s'appliquer à une fusion entre deux fournisseurs de produits utilisés par une entreprise de transport (par exemple la fusion entre des fabricants de pièces d'avion) n'a pas de réponse claire.

S'il existe une préoccupation particulière, en matière d'intérêt public, à propos de certains types de fusions de sociétés de transport qui exigent des dispositions d'examen particulières, ces dernières ne devraient pas automatiquement s'étendre pour couvrir la totalité de la compétence fédérale en matière d'entreprises de transport. Ainsi, si l'intention consiste à appliquer ces procédures particulières d'examen de l'intérêt public aux seules fusions entre les compagnies de transport aérien et celles de transport ferroviaire, il serait préférable que la législation l'indique expressément.

Selon l'opinion des sections de l'ABC, la raison de l'existence des dispositions particulières portant sur la notification et un possible examen spécial d'intérêt public pour toutes les entreprises du domaine des transports de compétence fédérale devrait être expliquée, et le public devrait avoir la possibilité d'offrir ses commentaires. Enfin, si un processus spécial d'examen s'appliquant aux entreprises de transport doit être mis en œuvre :

---

de transport de compétence fédérale. »

- le concept de « portant sur une entreprise de transport » devrait être défini dans la *Loi sur les transports au Canada* ou remplacé par une expression différente qui serait définie; et

- la portée de cette disposition spéciale d'examen de la fusion devrait être limitée strictement pour faire face aux intérêts déterminés et légitimes qui ont été publiquement articulés et débattus.

2. Avis donné au ministre

En vertu du paragraphe 53.1(2) proposé, un avis sera donné au ministre et il contiendra les éléments suivants :

- les renseignements exigés au titre de l'avis préalable à la fusion en vertu du paragraphe114(1) de la *Loi sur la concurrence*;

- tout renseignement relatif à l'intérêt public en matière de transports nationaux exigé au titre des lignes directrices que le ministre peut établir.

Nous avons plusieurs commentaires portant sur ces propositions de disposition portant sur la notification.

D'abord, il ne semble pas que le ministre ait besoin de recevoir les documents déposés auprès du Bureau (en totalité ou en résumé), particulièrement si le Commissaire, et non le ministre, évalue les répercussions de la transaction sur la concurrence (comme le présent projet de loi le prévoit). Les avis préalables à la fusion donnés au Bureau peuvent contenir un grand nombre de renseignements secrets du point de vue de la concurrence et de documents internes. Il s'agit à notre avis d'une duplication inutile que d'exiger le dépôt des mêmes renseignements auprès du Commissaire et du ministre, alors qu'une bonne partie de ces renseignements n'a probablement aucun intérêt pour ce dernier et que, comme cela est proposé, le ministre aurait le pouvoir de fixer des exigences différentes quant aux renseignements en vue de l'examen général d'intérêt public en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Si les renseignements exigés par le ministre pour l'examen de l'intérêt public de ce dernier incluent certains des renseignements fournis au Bureau, les parties pourraient utiliser une portion ou la

totalité de l'avis au Bureau à cet effet. Cependant, il n'est pas efficace d'exiger que les parties fournissent au ministre la totalité de l'avis destiné au Bureau dans tous les cas avant même que le ministre ne décide si un examen de l'intérêt public est nécessaire.

Ensuite, nous nous demandons également s'il est pertinent que le ministre soit doté du pouvoir de publier des lignes directrices fixant les exigences quant à l'avis. À cet égard, l'exemple adopté en ce moment en vertu de la *Loi sur la concurrence*, dans lequel les exigences de dépôt total ou partiel sont établies par voie de règlement, semble préférable.

Enfin, nous nous demandons pourquoi le ministre aurait besoin de 42 jours pour déterminer si une fusion portant sur une entreprise de transport nécessite un examen spécial d'intérêt public. Pendant ces 42 jours, presque un mois et demi, les parties et leurs actionnaires se trouvaient dans un état d'incertitude totale, et le Commissaire serait également en attente, ne connaissant pas les normes et les procédures à appliquer à son examen de la fusion. Cependant, plus fondamentalement, nous penserions que l'examen spécial d'intérêt public ne serait exigé que dans des circonstances exceptionnelles qui seraient immédiatement apparentes et qu'un délai beaucoup plus restreint serait nécessaire pour que le ministre prenne sa décision. À cet égard, il serait également préférable de renverser la présomption proposée dans le paragraphe 53.1(4). Le paragraphe 53.1(4) devrait prévoir qu'une transaction proposée se trouvant dans les limites de la portée du paragraphe 53.1(1) serait considérée comme n'exigeant pas l'examen spécial d'intérêt public, à moins que le ministre ne prenne une décision positive indiquant qu'un tel examen est nécessaire, et ce dans un délai très court suivant l'avis.

3. Examen de la Loi et compte rendu

L'article 10 du projet de loi étend considérablement la période comprise entre l'examen du caractère adéquat de la législation et le compte rendu effectué par l'Agence à propos de ses activités. Étant donné l'état actuel de l'industrie, il semblerait sage d'effectuer un examen beaucoup plus tôt et de conserver l'exigence actuelle d'un rapport annuel.

4. « Empêchement ou diminution de la concurrence qui pourrait en résulter »

En vertu du paragraphe 53.2(2), le Commissaire doit, dans les 150 jours après avoir été avisé d'une transaction proposée en vertu de *Loi sur la concurrence*, présenter au ministre et aux parties un compte rendu portant sur toute préoccupation liée à la transaction quant à « l'empêchement ou à la diminution de la concurrence qui pourrait en résulter ». L'article proposé n'exige pas que l'empêchement ou la diminution soit sensible.

Nous ne comprenons pas pourquoi le Commissaire devrait appliquer une norme différente, lorsqu'il examine les fusions dans le domaine des transports, de celle qu'il applique lorsqu'il examine des fusions dans d'autres industries. Presque toutes les fusions de concurrents influencent la concurrence d'une façon ou d'une autre, simplement parce que la fusion diminue le nombre de concurrents. Par opposition, en vertu de l'article 92 de la *Loi sur la concurrence*, les mesures d'application prises à l'encontre d'une fusion exigent que le Commissaire démontre un empêchement ou une diminution sensible de la concurrence ou un risque que cela se produise. Le concept d'un empêchement ou d'une diminution sensible exige une preuve que la fusion crée ou accroît ou risque de créer ou d'accroître le pouvoir sur le marché. Le pouvoir sur le marché est généralement reflété par la capacité d'augmenter les prix ou de restreindre la disponibilité des produits.

Les Sections de l'ABC recommandent que la même norme soit appliquée à l'examen, effectué par le Commissaire, des fusions dans le domaine des transports. Exiger des parties qu'elles fournissent un engagement à faire face à la possibilité d'un empêchement ou d'une diminution de la concurrence sans exiger qu'il ne soit « sensible » ne constitue pas, en soi, une norme. L'application d'un tel critère ne requiert pas le savoir-faire du Commissaire. Au lieu de cela, le Commissaire est doté d'un vaste pouvoir discrétionnaire qui est plus approprié – s'il l'est vraiment – dans les mains d'une personne élue. La politisation du rôle du Commissaire ne contribuera pas au maintien de l'objectivité, qui représente l'un des attributs les plus importants de ce rôle.

5. Modalités et conditions

Le paragraphe 53.2(7) proposé envisage que le Cabinet précise « les conditions qu'il estime indiquées » lorsqu'il examine une proposition de transaction. Le paragraphe 53.2(10) exige que « toute personne assujettie aux conditions visées aux paragraphes (7) ou (8) est tenue de s'y conformer ». En outre, les articles 53.4 et 53.6 prévoient de lourdes pénalités pour la violation du paragraphe 53.2(10).

Les Sections de l'ABC suggèrent qu'il serait utile de clarifier le fait que les parties qui proposent une transaction régie par les articles 53.1 et 53.2 ne seraient obligées de se conformer à ces modalités et conditions que si elles effectuaient effectivement la transaction. Si les parties pensent que les conditions sont trop rigoureuses, elles devraient avoir le droit d'abandonner la transaction sans faire l'objet de plus de réglementation que si elles n'avaient pas présenté la proposition.

6. Caractère confidentiel

Si le Parlement accepte la procédure d'examen spécial proposée pour les entreprises de transport, plusieurs lacunes se trouvant dans les dispositions portant sur le caractère confidentiel devraient être abordées. La principale raison de l'existence de ces lacunes est que (1) les dispositions de la *Loi sur les transports*

au Canada portant sur le caractère confidentiel ne protègent que les renseignements donnés au ministre et que (2) les dispositions de la *Loi sur la concurrence* portant sur le caractère confidentiel permettent au Commissaire de partager les renseignements avec le ministre dans des circonstances très limitées, en particulier dans les suivantes :

- les dispositions portant sur le caractère confidentiel se trouvant aux articles 29 ou 29.1 de la *Loi sur la concurrence* exigeraient une modification visant à permettre au Commissaire et au Bureau de communiquer les renseignements (comme les avis préalables à la fusion) pour les besoins de l'administration et de l'application des dispositions pertinentes de la *Loi sur les transports au Canada*, et non pas des seules administration et application de la *Loi sur la concurrence.* (À cet égard, on peut se demander si le Commissaire pourrait se servir de pouvoirs d'enquête, par exemple les ordonnances pour le dépôt des documents, ou de déclarations écrites en vertu de l'article 11 de la *Loi sur la concurrence* pour les besoins d'un examen de la fusion en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. C'est parce que les critères des effets sur la concurrence sont différents et que les pouvoirs d'enquête exigent du Commissaire qu'il se renseigne sur les motifs d'une possible ordonnance en vertu de *Loi sur la concurrence*, ce qui n'est pas le cas de la *Loi sur les transports au Canada*.);

- le paragraphe 29.1(1) permet au Commissaire de communiquer des renseignements au ministre des Transports « si ce dernier lui demande de le faire » conformément aux dispositions sur l'examen de l'intérêt public des fusions de la *Loi sur les transports au Canada*. Puisque les modifications proposées exigent du Commissaire qu'il rédige un rapport, même en l'absence d'une demande particulière du ministre, les dispositions sur le caractère confidentiel ne devraient pas dépendre d'une demande présentée par le ministre;

- en vertu du nouvel alinéa 53.2(5)*b*) proposé, une partie pourrait se faire demander de fournir au Commissaire des renseignements confidentiels supplémentaires dans le cadre des discussions portant sur les préoccupations liées aux répercussions de la transaction sur la concurrence. Ni la *Loi sur les transports au Canada* ni la *Loi sur la concurrence* ne s'opposerait à une divulgation de ces renseignements par le Commissaire car (i) ils lui seront fournis et (ii) ils le seront conformément à la *Loi sur les transports au Canada*. Les dispositions concernant le caractère confidentiel se trouvant dans l'article 51 de la *Loi sur les transports au Canada* ne protègent que les renseignements « fournis au ministre », et l'article 29 de la *Loi sur la concurrence* ne protège que les renseignements fournis conformément à la seule *Loi*

sur la concurrence. Nous recommandons que soit l'article 51 de la *Loi sur les transports au Canada*, que soit l'article 29 de la *Loi sur la concurrence* soit étendu pour protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis au Commissaire en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* dans ce contexte;

- le nouvel alinéa 53.1(5)*b*) proposé permet au ministre de nommer toute personne de son choix et de lui intimer d'examiner les questions liées à l'intérêt public concernant les transports nationaux. Conformément à cet alinéa, il peut être demandé à une partie de fournir des renseignements confidentiels directement à une personne nommée par le ministre. Même si le nouveau paragraphe 51(4) protégera les renseignements « fournis au ministre » par une telle personne nommée par lui en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, comme c'était le cas dans le paragraphe précédent, la portée de l'article 51 n'est pas assez vaste pour protéger les renseignements qu'une partie pourrait devoir fournir directement à une personne autre que le ministre. Nous recommandons que l'article 51 soit modifié pour protéger les renseignements fournis directement par une partie à une personne nommée par le ministre;

- le paragraphe 53.2(3) proposé prévoit que le rapport préparé par le Commissaire et fourni au ministre sera publié immédiatement après sa réception par ce dernier. À la lumière des renseignements commerciaux à caractère confidentiel qui peuvent former le fondement de l'analyse du Commissaire, il serait préférable de prévoir la possibilité que le rapport du Commissaire soit publié par écrit sous une forme excluant ces renseignements confidentiels. D'un autre côté, le Commissaire peut être limité par ce qui est inclus dans son rapport, et le ministre ainsi que le Cabinet peuvent ne pas disposer de tous les faits pertinents lorsqu'ils prendront une décision quant à la fusion. Subsidiairement, si tous les renseignements pertinents doivent être inclus dans le rapport et mis à la disposition du public, les possibles parties à des fusions, même celles qui sont bénéfiques pour la concurrence, qui sont avantageuses pour l'intérêt public pourraient ne pas présenter de proposition de crainte de voir leurs renseignements confidentiels divulgués. Nous remarquons, par exemple, que le Tribunal reçoit les renseignements confidentiels à huis clos et fait très attention d'éviter toute divulgation inutile de ces renseignements dans le cadre de ses décisions.

À notre avis, les questions susmentionnées liées au traitement des renseignements commerciaux à caractère confidentiel servent à démontrer qu'une évaluation des répercussions sur la concurrence de toutes les fusions du domaine des transports devrait être effectuée conformément aux normes et aux processus habituels

prévus dans la *Loi sur la concurrence*.

7. Exclusion des mesures privées

Le paragraphe 4(2) de la *Loi sur les transports au Canada* prévoit actuellement que « la présente loi et les actes accomplis sous son régime ne portent pas atteinte à la *Loi sur la concurrence* ». Le nouveau paragraphe 4(2) de la *Loi sur les transports au Canada* proposé dans le projet de loi C-26 précise « la présente loi et les actes accomplis sous son régime ne portent pas atteinte à la *Loi sur la concurrence dans les cas où le contrôle d'application de cette loi est assuré par le commissaire de la concurrence ou par le procureur général du Canada ou pour le compte de l'un ou l'autre »* (soulignement ajouté).

La signification et le but de cette modification doivent être clarifiés. La modification proposée semble exclure les mesures privées prises par les personnes subissant un préjudice du fait d'une conduite contraire à la *Loi sur la concurrence* (mais d'une façon ou d'une autre envisagée par la *Loi sur les transports au Canada*). Cependant, le Commissaire ou le procureur général serait quant même en mesure de poursuivre la même conduite ou d'intenter une autre action contre elle. À notre avis, le gouvernement devrait expliquer la raison de cette exclusion et donner au public une possibilité de commenter cette explication.

8. Médiation

L'article 5 du projet de loi confère à l'Agence le pouvoir d'ordonner la médiation des différends avant de prendre une décision officielle. Les Sections de l'ABC soutiennent la possibilité de la médiation comme mécanisme de rechange du règlement des différends. Cependant, le projet de loi ne permet pas à une partie de refuser la médiation. Une partie qui ne veut pas de médiation devrait donc supporter le coût supplémentaire du processus de médiation, à moins que le dit coût ne soit supporté par l'Agence elle-même. À notre avis, la médiation devrait être à la disposition des parties sans frais supplémentaires.

IV. CONCLUSION

Les Sections de l'ABC sont, de façon générale, préoccupées par la question de savoir s'il est approprié que le ministre ou le Cabinet effectue l'examen de l'intérêt public proposé des fusions dans le domaine des transports, par le manque de transparence du processus d'examen des fusions proposé et par l'absence d'arbitre indépendant ou de droit d'appel. La section nationale du droit aérien et spatial pense qu'un tel examen n'est pas nécessaire et que le domaine des transports ne devrait pas être traité différemment des autres industries. Si un processus d'examen spécial de l'intérêt public pour les fusions du domaine des transports, est ajouté à *Loi sur les transports au Canada*, les sections de l'ABC recommandent que le projet de loi C-26 soit révisé pour :

- définir clairement la portée des transactions soumises à l'examen;
- exiger du Commissaire qu'il examine les fusions du domaine des transports conformément au processus existant prévu par la *Loi sur la concurrence*;
- retirer l'obligation incombant aux parties de fournir au ministre des copies des documents déposés préalablement à la notification prévue par la *Loi sur la concurrence*.

Les sections de l'ABC recommandent que l'on rédige des dispositions supplémentaires visant à protéger les renseignements commerciaux à caractère confidentiel fournis par les parties à une transaction proposée. Nous recommandons également que le gouvernement explique la proposition, se trouvant dans le projet de loi, qui vise à limiter la portée des mesures privées en vertu de la *Loi sur la concurrence* dans le secteur des transports (et qu'il fournisse au public une possibilité de présenter des commentaires).

Enfin, nous pensons qu'une grande partie de la réglementation supplémentaire des licenciés qui est proposée dans le projet de loi C-26 devrait être retirée. Plus particulièrement, les mesures prises par l'Agence en l'absence de plainte sont considérées comme inutiles et inopportunes. La capacité de l'Agence d'imposer des arrangements commerciaux aux licenciés constitue une ingérence

inacceptable dans le secteur public. Nous recommandons, en outre, que les dispositions particulières portant sur la publicité des tarifs aériens soient retirées.