

***MÉMOIRE DE TRANSAT A.T. PRÉSENTÉ AU COMITÉ SÉNATORIAL
PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
(TRCM) CONCERNANT LE PROJET DE LOI C-49 / LOI SUR LA
MODERNISATION DES TRANSPORTS***

Montréal, le 30 janvier 2018

Introduction

- Transat A.T. inc. soumet le présent mémoire dans le cadre de l'examen des dispositions du projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*, par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.
- Transat A.T. est le plus important fournisseur de services intégrés de tourisme et de voyages de vacances au Canada avec un des plus vastes réseaux de distribution de forfaits touristiques de gros et de détail au pays. Nous comptons plus de 5 000 employés dans chaque région du Canada, transportons plus de trois millions de passagers annuellement et accueillons plus d'un demi-million de visiteurs étrangers et touristes qui choisissent de voler avec nous de retour au Canada chaque année. En fait, notre ligne aérienne, Air Transat, est la deuxième plus importante compagnie aérienne au Canada pour ce qui est du volume de passagers des services aériens réguliers qui relie les petites et grandes collectivités canadiennes à plus de 65 destinations populaires en Amérique du Nord, aux Caraïbes, en Europe et au Moyen-Orient.
- Contrairement au mémoire présenté au TRAN en septembre, les observations et points de vue exprimés dans le présent mémoire viseront principalement les dispositions du projet de loi C-49 ayant trait à l'approbation des coentreprises aériennes.

Contexte et enjeux

- Le projet de loi C-49 propose d'établir un processus d'approbation des coentreprises aériennes qui autoriserait le ministre des Transports, sans recourir à un processus public ouvert et transparent, à recevoir, à examiner (de concert avec le commissaire de la concurrence) et à approuver (sous conditions ou autrement) de telles demandes, lorsqu'on considère que cela sert « l'intérêt public ».
- Une fois qu'une telle demande est jugée dans l'intérêt public par une décision du ministre, la coentreprise aérienne serait « immunisée » contre l'application de la *Loi sur la concurrence* : le commissaire de la concurrence ne disposerait pas des sanctions pénales et des mesures correctives civiles prévues aux articles 45, 47, 90.1 et 92 de la *Loi sur la concurrence* pour contrer les agissements anticoncurrentiels potentiels, car ces dispositions ne s'appliqueraient pas à la coentreprise. En outre, le Ministère n'est pas tenu de rendre public son raisonnement pour la décision, ce qui ajoute à un manque de transparence dans le processus.

- Ainsi, le projet de loi C-49 *abolit* les pouvoirs de prise de décisions indépendante du commissaire de la concurrence et s'éloigne de la façon actuelle de traiter les fusions dans le secteur des transports de l'OTC, qui prévoit que le commissaire de la concurrence et le ministre des Transports ont tous les **deux** le pouvoir d'examiner les fusions à la lumière de ses effets sur la concurrence et l'intérêt public, respectivement.
- La seule compagnie aérienne canadienne qui soit présentement engagée dans une ou plusieurs coentreprises, et qui serait touchée immédiatement et directement par les dispositions proposées, est Air Canada.
- La coentreprise d'Air Canada touchant les services transatlantiques (appelée « l'entente A++ ») avec United Airlines et Lufthansa (qui englobe Swiss Air Lines, Brussels Airlines et Austrian Airlines) a été immunisée contre les lois antitrust aux États-Unis en 2009, à la suite de consultations publiques du ministère des Transports des États-Unis.
- En juin 2011, le commissaire de la concurrence a présenté une demande au Tribunal de la concurrence au titre de l'article 90.1 de la *Loi sur la concurrence*. Dans cette demande, la commissaire signalait 19 liaisons aériennes transfrontalières de la coentreprise A++ où la coordination des activités commerciales entre les partenaires aurait pour effet de diminuer sensiblement la concurrence, en raison du jumelage de leurs très importantes parts du marché. Un accord a été conclu en octobre 2012, interdisant la coordination des activités commerciales, notamment en ce qui a trait à la fixation des tarifs, pour 14 des liaisons susmentionnés où les parts de marché combinées entre les partenaires de la coentreprise s'approchaient de 100%. ***C'est précisément ce type de surveillance du marché et d'exécution par le bureau de la concurrence qui a été fait avant une décision finale d' «intérêt public » qui serait préemptée et transférée au ministre des transports selon les dispositions du C-49.***
- Une fois immunisés, suivant les dispositions du projet de loi C-49, les partenaires d'une coentreprise sont en fait à l'abri de l'application normale des mesures de protection prévues dans les lois sur la concurrence et peuvent entreprendre conjointement et coordonner les activités suivantes, fonctionnant ainsi *de facto* comme une seule entité commerciale:
 - la planification de la capacité et le déploiement;
 - la planification de la flotte;
 - le partage des codes;
 - le partage des recettes;
 - l'ordonnancement du réseau;
 - la fixation des prix;
 - le service à bord;
 - les programmes réciproques de fidélisation et avantages pour grands voyageurs.

- En contrepartie du renoncement par les autorités américaines à la supervision normale des activités coordonnées ci-dessus en application des lois sur la concurrence, les partenaires de l'entente A++ ont promis de nouveaux itinéraires, des délais de correspondance réduits, l'élimination de l'effet de la « double marginalisation » sur les tarifs, la reconnaissance réciproque des programmes de fidélisation, etc. Bref, on a soutenu que les avantages prévus pour le consommateur l'emporteraient sur les dangers potentiels de neutraliser les mesures de protection énoncées dans les lois sur la concurrence.
- De plus, la question essentielle de savoir si l'immunisation contre l'application des lois sur la concurrence était absolument nécessaire pour que les partenaires de la coentreprise mettent en place les avantages promis pour les clients n'a jamais été posée ou utilisée comme critère d'évaluation.
- Rien ne permet de conclure que le régime réglementaire actuel au Canada, qui confère au commissaire de la concurrence le pouvoir de contester les collaborations entre concurrents qui ont des effets anticoncurrentiels importants, soit un obstacle aux coentreprises aériennes qui servent l'intérêt public. De plus, rien n'indique que l'immunité contre les lois antitrust attribuée au moyen d'une décision non publique du ministre des Transports, sans recourir à un processus ouvert et transparent, soit nécessaire à la réussite des coentreprises aériennes.
- Bien que certains soutiennent que la convergence d'un tel processus d'immunisation au Canada avec le régime actuel aux États-Unis soit nécessaire pour que les partenaires de coentreprises atteignent leur plein potentiel au sein du marché canadien, il convient de signaler qu'il existe des différences majeures entre ces marchés :
 - Le marché américain (pop. 323 millions) est 10 fois plus grand que le marché canadien (pop. 36,3 millions); au sein de l'UE, dont le marché est 14 fois plus grand que le marché canadien, il n'y a pas de régime d'immunisation contre les lois antitrust;
 - Les marchés des États-Unis et de l'UE comportent de nombreux concurrents de réseau et de compagnies aériennes vigoureuses à bas prix (eg. Southwest, JetBlue, Spirit, Frontier, Allegiant, Ryanair, EasyJet, Wizz Air, etc.) dont la rivalité assure une protection des consommateurs fondée sur le jeu du marché relativement aux coentreprises immunisées;
 - Air Canada est le transporteur aérien dominant au Canada pour ce qui est des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, suivie de loin, au deuxième rang, par Westjet. Il n'y a pas de véritable compagnie aérienne à bas prix

indépendante qui mène des activités à l'échelle nationale, ou même à l'échelle régionale, au Canada;

- Air Canada contrôle plus de 65 pour cent des créneaux à l'aéroport Pearson de Toronto, de loin le plus important aéroport au Canada, ainsi que la majorité des créneaux à Vancouver et à Montréal. Les plus importantes compagnies aériennes aux trois aéroports les plus achalandés aux États-Unis et au sein de l'UE sont des compagnies aériennes traditionnelles qui se font concurrence;
- Pour ce qui est de la question, signalée précédemment, des dangers pour la concurrence loyale et le consommateur aérien que posent les parts de marché dominantes de partenaires de coentreprise, veuillez vous référer aux analyses et sommaire à cet égard en annexe.
- En fait, il est évident que la coentreprise aérienne A++ commandite déjà des parts de marché dominants dans de nombreux grands marchés internationaux du transport aérien au départ du Canada, dont l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et la Belgique, qui par conséquent mène à une nette tendance d'une concurrence réduite et la hausse des tarifs pour les consommateurs.

Sommaire des recommandations

- La *Loi sur les transports au Canada* prévoit la tenue d'un examen conjoint des fusions dans le secteur des transports, mené à la fois par le ministre des Transports et le commissaire de la concurrence. Ces dispositions mettent en place un régime transparent et équilibré pour une évaluation tenant compte des objectifs de la politique sur la concurrence et des questions liées à l'intérêt public.
Elles devraient donc être appliqués mutatis mutandis à l'examen et à l'approbation finale des coentreprises aériennes.
- Il faudrait que le rapport du commissaire soit rendu public. De plus, il devrait y avoir un processus de consultation publique ouvert et transparent en vue d'assurer que tous les intervenants ont la possibilité de faire valoir leurs points de vue avant qu'une coentreprise aérienne soit exemptée de l'application de la Loi sur la concurrence.
- La décision d'accorder ou non l'immunité devrait être prise par le gouverneur en conseil, à la suite de la recommandation du ministre. Le ministre obtiendrait l'évaluation du commissaire avant de formuler une recommandation à l'intention du gouverneur en conseil
- La décision d'accorder l'immunité devrait préciser les conditions et les engagements ayant trait aux préoccupations liées à la concurrence, et les conditions et engagements ayant trait à d'autres questions d'intérêt public. Il incomberait au commissaire de

prendre des mesures d'application de la loi en cas de manquement aux conditions touchant la concurrence, et au ministre de prendre des mesures en cas de manquement lié aux questions d'intérêt public.

- Il devrait y avoir un processus d'examen obligatoire et régulier, mené *tous les trois ans*, dans le cadre duquel il faudrait continuellement démontrer que les coentreprises immunisées favorisent la concurrence et donnent lieu aux avantages promis pour les consommateurs.
- Dans leur formulation actuelle, les dispositions relatives à la décision du ministre selon laquelle une coentreprise ne comporte pas de problèmes importants en matière d'intérêt public sont *ambigües*. Par conséquent, comme l'effet d'une autorisation est d'immuniser une coentreprise de l'application de la Loi sur la concurrence, un processus d'examen dans lequel le Commissaire de la concurrence joue un rôle majeur dans la décision du ministre devrait être obligatoire pour s'assurer que les effets anticoncurrentiels de la coentreprise sont entièrement analysés avant que cette autorisation ne soit accordée.
- Pour toute question ou demande de renseignements additionnels, veuillez vous adresser à: M. Bernard Bussières, vice-président – Services juridiques et secrétaire général (tél.: 514-987-1660, poste 4520 / Bernard.bussieres@transat.com) et/ou M. George Petsikas, directeur principal, Affaires gouvernementales et industrielles (tél.: 514-987-1660, poste 4562 / George.petsikas@transat.com)
- Nous soumettons respectueusement les observations ci-dessus à l'examen du Comité.