

Chapitre 6

Le processus d'examen des fusions

L'analyse de la politique nationale des transports doit tenir compte du lien qui unit l'efficacité des divers éléments du réseau canadien des transports et l'aptitude du pays à continuer de soutenir la concurrence sur le plan commercial. L'évolution qui s'est produite au-delà de nos frontières, par exemple, a déjà eu des effets particuliers sur le secteur ferroviaire du Canada. Les fusions et les acquisitions ont produit une industrie où quelques grands transporteurs exploitent de vastes réseaux et de nombreux petits transporteurs, des chemins de fer d'intérêt local ou régional¹. Cette évolution a une double importance. En premier lieu, la tendance à une plus grande concentration pourrait rendre d'autant plus urgente l'étude de mesures visant à favoriser la concurrence. En second lieu, cette évolution soulève la question de savoir si le cadre législatif actuel convient à une industrie dont la structure est en évolution. L'annonce du projet de fusion entre le Canadien National et Burlington Northern Santa Fe en décembre 1999 a alimenté le débat.

Faudrait-il qu'un organisme particulier soit chargé de surveiller la restructuration de l'industrie? Si oui, lequel? Devrait-il pouvoir empêcher les fusions ou encore influencer les conditions d'une fusion? Si oui, quels critères devraient s'appliquer? C'est dans ce contexte que le Comité s'est demandé de quelle façon les fusions devraient être réglementées dans le secteur des transports.

Historique

Avant 1996, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* exigeait que les projets de fusion dans le secteur des transports soient soumis à l'examen de l'Office national des transports dans certaines circonstances. L'Office était habilité à rejeter une transaction proposée s'il l'estimait contraire à l'intérêt public, et dans son examen, il pouvait inclure des facteurs de concurrence, ce qu'il faisait effectivement. Les projets de fusion étaient également examinés par le Bureau de la concurrence, conformément à la *Loi sur la concurrence*. Le chevauchement des attributions de l'Office et du Bureau de la concurrence donnait lieu parfois à des décisions contradictoires. La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux s'est penchée sur la nécessité d'avoir un mécanisme de surveillance des fusions spécifique au secteur des transports.

Jugeant les recommandations de la Commission bien fondées, le gouvernement a décidé de mettre fin aux pratiques de surveillance spécifique dans le secteur des transports. Par conséquent, seul le processus d'examen prévu par la *Loi sur la concurrence* s'applique maintenant aux fusions et aux acquisitions dans le secteur des transports. Le mandat du commissaire à la concurrence qui dirige le Bureau de la concurrence se limite à des questions de concurrence et n'inclut aucun facteur d'intérêt public.

Les dispositions relatives aux fusions à l'intérieur de la *Loi sur la concurrence* ont pour but de déterminer si un projet de fusion aura probablement pour effet d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence sur un marché particulier. Selon le processus établi par cette loi, le Bureau de la concurrence doit être avisé du projet de fusion lorsque celui-ci dépasse certains seuils financiers². Cet avis a pour but de fournir au Bureau de la concurrence suffisamment d'information et de temps pour déterminer si une transaction est susceptible de soulever un problème de concurrence important.

L'évaluation de l'impact d'un projet de fusion sous le régime de la *Loi sur la concurrence* suppose l'application d'un critère qui se résume par la question suivante : Y aura-t-il diminution importante de la concurrence si la fusion se matérialise? Le Bureau essaie de déterminer si la fusion envisagée aura un impact défavorable sur le niveau de concurrence sur un marché particulier. Par exemple, l'emprise de l'entité fusionnée sur un marché donné lui permettra-t-elle d'y augmenter ses prix au-delà des niveaux concurrentiels pendant une période prolongée? Ou encore, la transaction viendra-t-elle entraver ou empêcher la concurrence qu'on se serait naturellement livrée s'il n'y avait pas eu fusion?

Dans le cadre de son examen, le Bureau de la concurrence établit de nombreux contacts sur le marché dans le but de connaître les vues et les préoccupations des clients, des fournisseurs, des concurrents et des autres parties qui pourraient être touchées. Il reçoit également les observations et recommandations de toute personne susceptible d'être touchée par le projet de transaction. Dans les dossiers de grande complexité, le Bureau peut retenir les services d'experts, d'économistes et de comptables de l'industrie pour l'aider à évaluer l'impact du projet de transaction à l'étude.

Le commissaire à la concurrence a pour pratique de discuter ensuite avec les parties au projet de fusion. Les discussions portent notamment sur les façons d'atténuer les effets défavorables sur la concurrence, généralement par des changements de nature structurelle.

Si, à l'issue de ces discussions, le commissaire à la concurrence a toujours des préoccupations face au projet de fusion, ce dernier peut être porté devant le Tribunal de la concurrence, organisme judiciaire indépendant du Bureau de la concurrence. À la demande du commissaire à la concurrence, le Tribunal peut tenir une audience où le Bureau de la concurrence et les parties présentent leur preuve. Les autres parties intéressées ont également la chance d'intervenir devant le Tribunal. Les décisions du Tribunal peuvent être portées en appel devant la Cour d'appel fédérale.

Le processus d'examen des fusions prévu par la *Loi sur la concurrence* offre plusieurs avantages. Il permet d'évaluer l'impact d'un projet par rapport à une question précise : la fusion réduirait-elle sensiblement la concurrence sur un marché particulier? Cette évaluation apporte un certain niveau de certitude et de prévisibilité à toutes les parties. Si le projet de fusion ne répond pas à la norme, le moyen privilégié de remédier à la situation est de prendre des mesures de nature structurelle. Ces mesures favorisent la concurrence, tout en nécessitant très peu de contrôle ou d'intervention réglementaire.

Le processus de la *Loi sur la concurrence* a cependant deux lacunes apparentes. Premièrement, l'examen se limite aux facteurs de concurrence, sans tenir compte des facteurs d'intérêt national ou public. Deuxièmement, du moins pendant l'évaluation du projet de fusion par le Bureau de la concurrence, le processus n'est, par la force des choses, ni transparent ni public. Même si le Bureau discute des projets de fusion avec les parties concernées, il reste que son analyse se fait à huis clos et que tous les documents demeurent confidentiels parce qu'ils renferment de l'information commercialement sensible.

Selon le Comité, c'est précisément en réaction à des préoccupations de cette nature qu'on élabore des processus d'examen propres à un secteur particulier. Le tableau 6.1 indique la liste des examens de projets de fusion qui sont effectués en plus du processus d'examen prévu par la *Loi sur la concurrence*, ainsi que les critères principaux appliqués dans chaque cas.

Dans le secteur aérien, un projet de fusion doit être approuvé par le gouverneur en conseil si son montant dépasse le seuil financier établi pour donner avis au commissaire de la concurrence selon la *Loi sur la concurrence*, et si le ministre des Transports estime que le projet soulève des questions d'intérêt public en matière de transport. Le commissaire à la concurrence fait rapport de ses préoccupations au ministre des Transports,

Examens de projets de fusion en cours
qui s'ajoutent au processus de la *Loi sur la concurrence*

Tableau 6.1

<i>Industrie</i>	<i>Organisme gouvernemental*</i>	<i>Critère principal</i>
G n ral	aucun	s/o
Compagnies ferroviaires	aucun	s/o
T l communications	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	Contrôle canadien
Radiodiffusion	CRTC	Contrôle canadien et intérêt public
Banques	Bureau du surintendant des institutions financières Comité permanent des finances de la Chambre des communes Comité permanent des banques et du commerce du Sénat Ministre des finances	Critères de prudence Intérêt public Intérêt public Intérêt public
Compagnies a riennes	Office des Transports du Canada Ministre des transports	Contrôle canadien Intérêt public

*En plus du Bureau de la concurrence.

s'il craint que la fusion n'empêche ou ne diminue la concurrence, et le recours au Tribunal de la concurrence est écarté. Le Ministre avise à son tour les parties des enjeux nationaux en matière de transport, en précisant lesquelles des préoccupations soulevées par le commissaire à la concurrence devraient être abordées avec le commissaire lui-même. Cette démarche permet aux parties de proposer des mesures pour s'attaquer aux problèmes. S'il est convaincu que la transaction projetée servira l'intérêt public, le gouverneur en conseil l'approuve en l'assortissant des conditions qu'il estime indiquées dans les circonstances.

Le processus applicable aux fusions de compagnies aériennes modifie considérablement le rôle du commissaire à la concurrence. En effet, le commissaire interagit avec le ministre des Transports et c'est ce dernier qui détermine lesquelles des questions de concurrence soulevées par le commissaire, s'il y en a, devront être abordées par les parties. Une décision du gouverneur en conseil aborde à la fois les facteurs de concurrence et les facteurs d'intérêt public.

L'évaluation du Comité

Souvent, les fusions dans le secteur des transports soulèvent des questions de grand intérêt public. La structure du réseau ferroviaire, par exemple, a des répercussions sur le développement et affecte grandement la viabilité économique d'industries en place et les décisions quant à leur emplacement futur. Dans le même ordre d'idées, dans toute industrie sous réglementation fédérale qui est dotée d'une imposante infrastructure nationale (p. ex. les banques, les télécommunications, les chemins de fer), les citoyens de toutes les régions du pays, petites et grandes, sont bien conscients que les fusions risquent de transformer d'importants éléments de leurs communautés. Par conséquent, d'innombrables groupes d'intérêt structurés et regroupements civiques intersectoriels cherchent par tous les moyens à se faire entendre et à obtenir l'assurance que leurs préoccupations seront prises en compte.

Ni le processus d'examen des fusionnements du Bureau de la concurrence, ni le processus du Tribunal de la concurrence ne conviennent à ce genre d'engagement civique généralisé. En fait, le cadre législatif de ces deux organismes accordent la première place à l'incidence d'une fusion sur la concurrence, en considérant les gains en efficience comme un facteur compensateur légitime. Dans certaines circonstances, l'impact socio-économique qu'appréhendent beaucoup de citoyens, à tort ou à raison, dépassera sans doute considérablement les limites de ce cadre d'évaluation. Dans le cas d'une fusion de banques ou de compagnies aériennes, par exemple, la rationalisation majeure des réseaux, la réduction de la capacité excédentaire et tout un éventail d'économies d'échelle comptent parmi les éléments présentés comme avantages probables d'une fusion. Or, pour les citoyens, ces gains en efficience se traduisent souvent par la fermeture des succursales de petites localités, la mise à pied d'employés et la réduction des services aériens offerts aux petites collectivités. Toutes ces réalités, jumelées à une réduction perçue des offres concurrentielles au sein des industries concernées, peuvent très bien soulever d'intenses préoccupations publiques. En outre, dans ces deux industries, des questions majeures d'intérêt public se posent par rapport à la concurrence et à la propriété étrangères, d'où la nécessité d'une réévaluation fondamentale des politiques gouvernementales restreignant de longue date la participation étrangère dans ces secteurs.

Bon nombre des effets éventuels d'un projet de fusion dans le secteur des transports seraient pris en compte par le processus de la *Loi sur la concurrence*. Mais certains éléments seraient éclipsés, particulièrement dans le cas d'une fusion transnationale. Par exemple, une fusion pourrait mener à un réseau

ferroviaire intégré en Amérique du Nord, où les tronçons canadiens et américains appartenant à une même compagnie seraient obligés de se concurrencer les uns les autres pour l'investissement de capitaux. Or, si les tronçons canadiens du réseau se retrouvaient perdants dans cette course à la concurrence, la situation pourrait un jour mener à une sérieuse détérioration du réseau canadien. Autre résultat possible, l'activité économique pourrait chuter considérablement aux ports canadiens, vu la concentration des services vers les ports américains.

Tous ces enjeux revêtent nécessairement un intérêt national. Le transport est la clé du bon fonctionnement de tous les secteurs de l'économie canadienne et de la saine compétitivité de l'industrie canadienne sur le marché mondial. Les secteurs du transport ferroviaire et aérien sont généralement desservis par un petit nombre de grandes entreprises. La restructuration découlant des fusions dans ces secteurs d'activité risque d'influer considérablement sur le prix et le niveau des services de transport. Dans son mémoire au Comité, le Bureau de la concurrence écrivait ce qui suit :

[Traduction]

Le droit de la concurrence vise toute personne qui pose un acte anticoncurrentiel ayant l'effet, ou susceptible d'avoir l'effet, d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence. De toute évidence, il ne peut pas aborder les problèmes typiques associés à une situation de monopole naturel — prix élevés, offre insuffisante, services inadéquats, rentabilité faible ou élevée, absence d'accès à l'industrie, investissements insuffisants, etc.³

Voilà qui laisse un vide important. Aussi le Comité est-il d'avis qu'il serait à la fois prudent et justifié de consacrer le temps et les ressources nécessaires pour examiner en bonne et due forme l'impact qu'un projet de fusion dans le secteur des transports pourrait avoir sur l'intérêt public et pour s'assurer que cette fusion servira les intérêts du Canada dans son ensemble.

Observations et recommandations

Le Comité a entendu différentes propositions pour combler le vide créé par l'absence d'un examen de l'intérêt public. La proposition qui revenait le plus souvent était de conférer à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'examiner les fusions⁴.

Redonner à l'Office le pouvoir d'examiner les fusions équivaudrait soit à lui confier la responsabilité exclusive de l'examen des fusions dans le secteur

des transports (comme le Surface Transportation Board aux États-Unis), soit à lui accorder un pouvoir qui chevaucherait celui du Bureau de la concurrence, comme c'était le cas jusqu'en 1996 sous le régime de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Ni l'une ni l'autre de ces options ne semble pratique. Dans le premier cas, l'Office fonderait inévitablement son examen dans une large mesure sur des critères d'intérêt public subjectifs, alors que le Bureau de la concurrence ferait une évaluation des effets du projet de fusion sur la concurrence. Dans le second cas, où il y aurait chevauchement entre le pouvoir d'examen du Bureau de la concurrence et le pouvoir de réglementation de l'Office, le processus risquerait de donner lieu à des décisions contradictoires⁵.

Le CN a proposé une autre option, soit de modifier la *Loi sur la concurrence* en autorisant le ministre des Transports à intervenir et à faire part de ses observations au commissaire de la concurrence tout au long du processus d'examen des fusions. Le commissaire serait obligé de prendre en compte les observations du Ministre au moment de l'examen des projets de fusion, mais s'en tiendrait d'abord et avant tout à son mandat, c'est-à-dire protéger et accroître la concurrence. Si tel était le cas, le Comité craint que l'examen fondé sur des critères économiques ne se transforme en examen fondé sur l'intérêt public, ce qui empêcherait nécessairement le Bureau de la concurrence d'évaluer en toute objectivité l'impact des projets de fusion sur la concurrence.

Le processus de la *Loi sur la concurrence* fonctionne bien — il offre une certaine prévisibilité aux parties et favorise la concurrence sans contrôle ni réglementation. De l'avis du Comité, il est important de conserver l'intégrité de ce processus pour pouvoir déterminer si un projet de fusion dans le secteur des transports empêcherait ou diminuerait la concurrence. Par conséquent, le Comité a conclu que, pour examiner les projets de fusion dans l'industrie des transports, que ce soit à l'intérieur d'un même mode ou entre divers modes, il faudrait établir un nouveau processus qui permettrait d'aborder les grandes questions d'intérêt national ou transnational. Or, pour ce faire, il faut nécessairement un processus d'examen de l'intérêt public qui soit tout à fait distinct du processus de la *Loi sur la concurrence*.

Un processus d'examen de l'intérêt public doit reposer sur les principes fondamentaux suivants :

- Le processus doit être ouvert, et le public doit pouvoir y participer.
- Les transporteurs doivent être encouragés à trouver des moyens novateurs pour aborder les questions d'intérêt public.

- L'approbation des transactions pourrait être assortie de conditions (p. ex., le transporteur fusionné pourrait être tenu de se dessaisir de certains éléments d'infrastructure ou de certaines routes, ou encore de s'engager à fournir un certain niveau de service).
- Le processus doit comprendre des mesures de contrôle et d'exécution pour assurer le respect des conditions assorties à une transaction.

Selon la proposition du Comité, les parties aviseraient le ministre des Transports de leur projet de fusion au moment même où ils en aviseraient le commissaire à la concurrence. L'avis au Ministre inclurait un exposé de l'impact sur l'intérêt public, qui renfermerait les éléments suivants :

- les objectifs de la fusion;
- l'évaluation par les parties de l'impact de la fusion sur la compétitivité du secteur des transports visé et celle des secteurs de l'industrie desservis;
- les coûts et avantages éventuels pour les expéditeurs ou les passagers;
- l'incidence sur la rationalisation du réseau et la main-d'œuvre;
- l'impact régional de la fusion;
- l'impact de la fusion sur la structure globale du secteur des transports visé;
- les mesures de redressement ou d'atténuation proposées par les parties à la fusion pour régler les problèmes d'intérêt public.

Un exposé détaillé de l'impact sur l'intérêt public permettrait non seulement au public d'examiner les éléments importants du projet de fusion, mais il permettrait aussi au Ministre de décider si une évaluation de l'intérêt public s'impose et, le cas échéant, par qui cette évaluation devrait être effectuée. L'exposé obligerait également les parties à réfléchir aux éventuels effets défavorables de la transaction et à proposer elles-mêmes des mesures concrètes pour remédier à la situation.

Si le ministre des Transports devait conclure que le projet de fusion soulève d'importantes questions d'intérêt public, il pourrait désigner un évaluateur de l'intérêt public qui serait chargé d'étudier la fusion envisagée. Le Ministre aurait ainsi la latitude voulue pour déterminer au cas par cas si une évaluation de l'intérêt public est nécessaire.

Les facteurs d'intérêt public varieront selon le projet de fusion à l'étude. Le Ministre devrait donc pouvoir choisir l'évaluateur qui convient à chaque cas particulier. Dans certaines situations, l'Office pourrait être l'autorité appropriée, parce que son personnel possède l'expertise nécessaire. Dans d'autres situations, cependant, il pourrait être préférable de confier la tâche à une personne en particulier ou à un comité formé de quelques experts.

Au moment de la désignation de l'évaluateur, le Ministre établirait le calendrier de travail pour l'évaluation des facteurs d'intérêt public. L'évaluateur serait habilité à tenir des audiences s'il l'estimait nécessaire.

L'évaluateur de l'intérêt public et le Bureau de la concurrence seraient également habilités par la loi à échanger de l'information, à discuter et à coordonner leurs enquêtes respectives. Ils pourraient ainsi envisager une série de mesures coordonnées pour aborder à la fois les questions d'intérêt public et les questions de concurrence. Dans le cas d'un projet de fusion transnationale, l'évaluateur de l'intérêt public serait encouragé, lorsque c'est possible, à coopérer avec les autorités réglementaires d'autres pays pour échanger de l'information sur la transaction proposée.

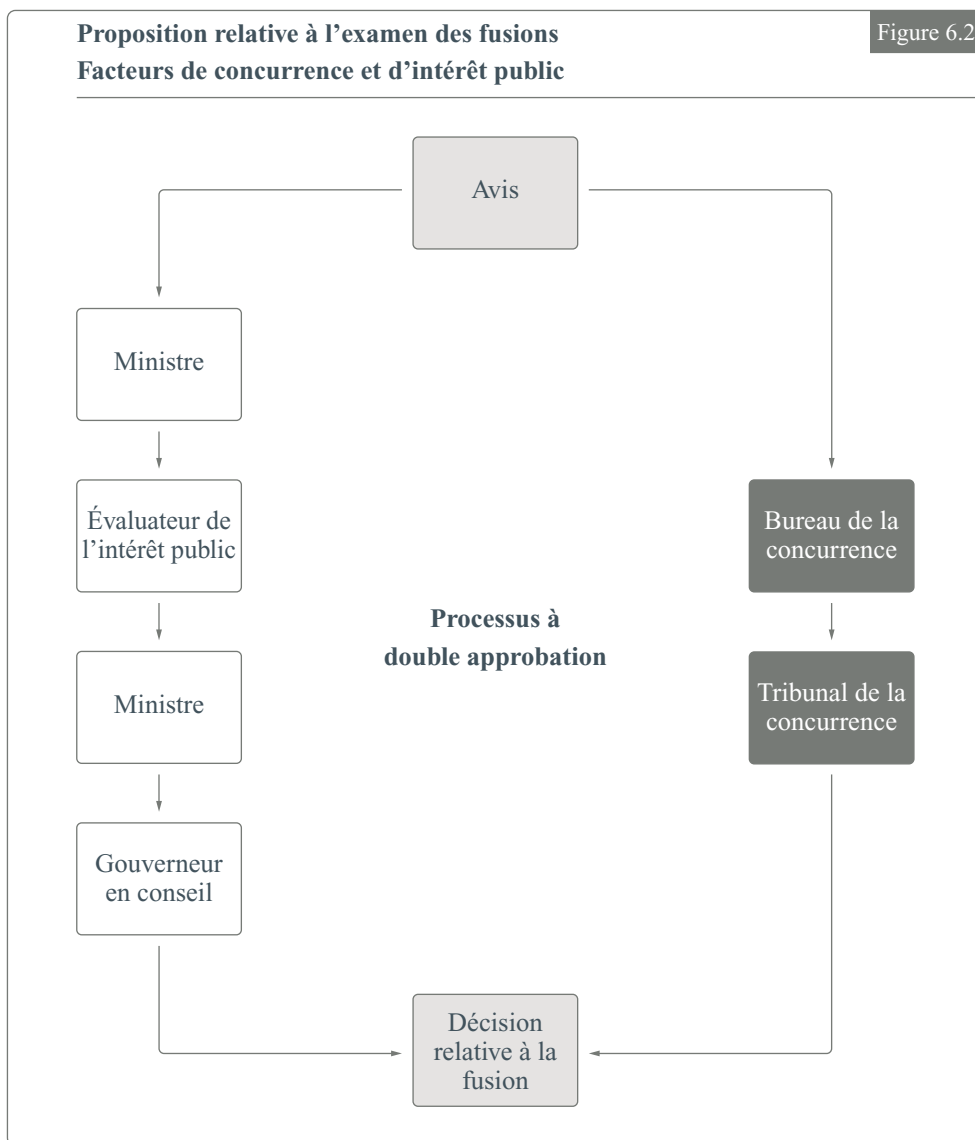
Les parties pourraient modifier les conditions de leur projet de fusion après avoir pris connaissance des facteurs d'intérêt public soulevés par l'évaluateur de l'intérêt public et des facteurs de concurrence soulevés par le Bureau de la concurrence.

Une fois son étude terminée, l'évaluateur de l'intérêt public ferait rapport au Ministre de ses constatations en matière d'intérêt public et recommanderait, selon le cas, que le projet de fusion :

- puisse procéder;
- puisse procéder à certaines conditions;
- soit refusé.

Sur réception du rapport de l'évaluateur de l'intérêt public, le ministre des Transports en examinerait le contenu et ferait ensuite ses recommandations au gouverneur en conseil au sujet du projet de fusion. De cette façon, le gouverneur en conseil serait chargé des décisions d'intérêt national, tandis que les questions reliées à la diminution de la concurrence continueraient d'être soumises au processus de la *Loi sur la concurrence*. C'est donc dire que pour qu'un projet de fusion aille de l'avant, le gouverneur en conseil devrait être assuré qu'il n'y a pas de questions d'intérêt public en suspens, et

le Tribunal de la concurrence devrait être assuré que les questions relatives à une diminution potentielle de la concurrence ont été étudiées. Comme il n’y aurait aucun chevauchement entre les deux processus d’examen, il n’y aurait aucun risque de décision contradictoire. La figure 6.2 illustre le lien entre le processus d’évaluation de l’intérêt public et le processus d’examen des facteurs de concurrence.



Si le gouverneur en conseil décidait d'assortir son approbation de conditions pour protéger l'intérêt public, le ministre des Transports serait habilité à mettre en place un processus de contrôle et d'exécution pour assurer le respect de ces conditions. Il pourrait décider du type de processus requis dans les circonstances et des pouvoirs nécessaires pour l'exécuter. Ces pouvoirs pourraient être exercés par l'Office, Transports Canada ou une autre autorité compétente. Selon l'approche proposée par le Comité, un projet de fusion pourrait être refusé par le gouverneur en conseil pour des questions d'intérêt public même si le projet n'a pas été rejeté par le Bureau ou le Tribunal de la concurrence pour des questions de concurrence. L'inverse peut aussi se produire.

Les propositions du Comité sont résumées dans les recommandations suivantes :

Recommandation 6.1

Le Comité recommande d'établir un nouveau processus pour l'examen des projets de fusion dans le secteur des transports, que ce soit à l'intérieur d'un même mode ou entre divers modes, afin que les grands enjeux d'intérêt national ou transnational fassent l'objet d'une évaluation distincte de l'examen des facteurs de concurrence effectué aux termes des dispositions de la *Loi sur la concurrence* relatives à l'examen des fusions.

Recommandation 6.2

Le processus actuel prévu par la *Loi sur la concurrence* devrait continuer à être utilisé pour déterminer si un projet de fusion dans le secteur des transports empêcherait ou diminuerait la concurrence.

Recommandation 6.3

Le processus d'examen de l'intérêt public comprendrait les étapes suivantes :

- 1. Les parties avisent le ministre des Transports du projet de fusion au moment même où elles en avisent le commissaire à la concurrence.**
- 2. L'avis donné au Ministre inclut un exposé de l'impact sur l'intérêt public renfermant les éléments suivants :**
 - les objectifs de la fusion;**
 - l'impact de la fusion sur le secteur des transports visé et les secteurs de l'industrie desservis;**

- les coûts et avantages éventuels pour les expéditeurs ou les passagers;
 - l'incidence sur la rationalisation du réseau et la main-d'œuvre;
 - l'impact régional de la fusion;
 - l'impact de la fusion sur la structure globale du secteur des transports visé;
 - les mesures de redressement ou d'atténuation proposées par les parties à la fusion pour régler les problèmes d'intérêt public.
3. S'il conclut que le projet de fusion soulève d'importantes questions d'intérêt public, le ministre des Transports désigne un évaluateur de l'intérêt public qui étudiera le projet de fusion.
 4. L'évaluateur passe en revue les questions d'intérêt public relevées par le ministre, en se fondant sur l'exposé de l'impact sur l'intérêt public fourni par les parties au projet de fusion et, s'il l'estime indiqué, peut tenir des audiences pour sonder l'opinion au sujet de ces questions.
 5. Les parties au projet de fusion peuvent modifier l'exposé de l'impact sur l'intérêt public après avoir pris connaissance des vues de l'évaluateur sur les facteurs d'intérêt public.
 6. L'évaluateur de l'intérêt public communique avec le Bureau de la concurrence pour coordonner leurs enquêtes respectives.
 7. Une fois l'étude terminée, l'évaluateur de l'intérêt public fait rapport au Ministre de ses constatations en matière d'intérêt public et recommande, selon le cas, que le projet de fusion :
 - puisse procéder;
 - puisse procéder à certaines conditions;
 - soit refusé.
 8. Sur réception du rapport de l'évaluateur de l'intérêt public, le ministre des Transports en examine le contenu et fait ensuite ses recommandations au gouverneur en conseil.
 9. Le gouverneur en conseil peut assortir son approbation des conditions jugées nécessaires pour protéger l'intérêt public.
 10. Si le gouverneur en conseil approuve la fusion à la condition que les parties prennent des mesures précises pour protéger l'intérêt public, un processus de contrôle et d'exécution sera mis en place pour assurer que ces mesures sont effectivement prises par les parties.

11. Le Bureau de la concurrence et l'évaluateur de l'intérêt public devraient être encouragés à travailler en étroite collaboration avec les autorités compétentes d'autres pays dans les dossiers de fusions transnationales.

Le Comité estime que le même processus d'examen des fusions devrait s'appliquer à tous les modes de transport de compétence fédérale. Le fait d'utiliser des processus différents selon le mode de transport laisserait supposer que l'examen des fusions se fonde sur des critères différents d'un mode à l'autre. Or, comme les préoccupations par rapport à l'impact éventuel d'une fusion sont essentiellement les mêmes, peu importe le secteur visé, il n'y a aucune raison valable d'appliquer des processus différents.

Recommandation 6.4

Le Comité recommande que le nouveau processus d'examen des fusions s'applique à tous les modes de transport de compétence fédérale.

Notes

¹ Pour une description détaillée de la restructuration de l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord, voir R.L. Banks & Associates Inc., *La restructuration de l'industrie nord-américaine du transport ferroviaire et ses répercussions sur la politique des fusions* [titre provisoire], document préparé pour l'ELTC, 27 février 2001.

² Le Bureau de la concurrence doit être avisé si les parties à un projet de transaction, et leurs sociétés affiliées, ont des éléments d'actifs canadiens combinés, ou des ventes annuelles tirées de ces éléments d'actif canadiens combinés, ou des ventes annuelles tirées de ces éléments d'actif, qui dépassent 400 millions \$, et si les éléments d'actif canadiens faisant l'objet de l'acquisition, ou les ventes annuelles découlant de ces éléments d'actif, dépassent 35 millions \$ (70 millions \$ dans le cas d'une fusion).

³ Bureau de la concurrence, 17 novembre 2000, p. 12.

⁴ Voir, par exemple, les observations du Canadian Shippers' Summit et celles des provinces de l'Alberta et de la Nouvelle-Écosse.

⁵ Cette situation est survenue en 1995 sous le régime de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, lorsque CP Containers (Bermudes) a acheté les éléments d'actif de The Cast Group. L'Office avait choisi de ne pas refuser la transaction puisqu'elle ne portait pas préjudice à l'intérêt public. De son côté, le commissaire à la concurrence avait déterminé que la transaction aurait pour effet d'empêcher ou de diminuer la concurrence, et il avait demandé qu'elle soit dissoute. L'affaire a été réglée lorsqu'un concurrent est arrivé sur le marché et que la demande du commissaire à la concurrence a été rejetée.

Les documents suivants, préparés pour le Comité, ont servi à la discussion dans le présent chapitre :

WESTAC, *Interprétation de l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire et profil des positions* [titre provisoire], document préparé pour l'ELTC, 20 février 2001.