

## NOTE D'INFORMATION

Le 17 octobre 2019, le Tribunal de la concurrence a rendu une décision dans l'affaire *Le commissaire de la concurrence c Administration aéroportuaire de Vancouver* (CT-2016-015). Le Tribunal était formé de M. le juge Denis Gascon (président du Tribunal), de M. le juge en chef Paul Crampton et du Dr. Donald McFetridge.

### Sommaire :

Le Tribunal a rejeté la demande présentée par le commissaire de la concurrence (le « **commissaire** ») à l'encontre de l'Administration aéroportuaire de Vancouver (l'« **AAV** ») en vertu de l'article 79 de la *Loi sur la concurrence*, LRC 1985, c C-34, et ses modifications (la « **Loi** »), communément appelé la disposition sur l'abus de position dominante. La demande porte sur la décision de l'AAV de n'autoriser qu'un certain nombre de fournisseurs à offrir des services de restauration à bord des aéronefs à l'aéroport international de Vancouver (« **YVR** »). De l'avis du commissaire, les services de restauration à bord des aéronefs comprennent la fourniture et la préparation des repas servis aux passagers des aéronefs commerciaux (les « **services de restauration** ») ainsi que le chargement de ces repas à bord des aéronefs et leur déchargement (les « **services de manutention liés aux cuisines des aéronefs** »).

En bref, le commissaire a fait valoir qu'en limitant le nombre de fournisseurs de services de restauration à bord autorisés à mener leurs activités à YVR, et en empêchant par le fait même l'entrée de nouvelles entreprises sur le marché, l'AAV s'est livrée à une pratique d'agissements anti-concurrentiels qui a eu pour effet d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence, et qui continuera vraisemblablement d'avoir un tel effet. Dans sa demande, le commissaire a sollicité une ordonnance visant à empêcher l'AAV de se livrer, directement ou indirectement, à ses pratiques d'exclusion et à l'enjoindre d'autoriser, suivant des conditions non discriminatoires, les fournisseurs de services de restauration à bord qui répondent aux exigences habituelles en matière de santé, de sécurité, de sûreté et de rendement à avoir un accès physique à l'aéroport afin qu'ils puissent y fournir des services de manutention liés aux cuisines des aéronefs.

Le Tribunal a d'abord conclu que, dans les circonstances de cette affaire, la doctrine de la conduite réglementée (la « **doctrine** ») ne permet pas à VAA de soustraire la pratique qui lui est reprochée de l'application de l'article 79. Le Tribunal a d'abord conclu qu'en droit, cette doctrine ne s'applique pas à l'article 79, parce que (i) cette disposition n'est pas libellée en des termes qui accordent la latitude requise permettant d'invoquer la doctrine et que (ii) les deux raisons d'être qui ont présidé au développement de cette doctrine ne s'appliquent pas dans les circonstances particulières de l'espèce. De plus, le Tribunal a statué que, dans les faits, aucune loi, aucun règlement, ni aucun instrument législatif subordonné valablement adopté n'obligeaient, n'enjoignaient ou n'autorisaient l'AAV ou ne lui ordonnaient, expressément ou par déduction nécessaire, à se livrer à la pratique qui lui est reprochée.

En ce qui a trait aux divers éléments de l'article 79, le Tribunal a conclu que l'AAV contrôle sensiblement ou complètement la fourniture de services de manutention liés aux cuisines des aéronefs à YVR, au sens de l'alinéa 79(1)a) de la Loi. Pour ce qui est de l'alinéa 79(1)b), le

Tribunal s'est d'abord penché sur la question de savoir si l'AAV, qui n'est pas elle-même un concurrentiel sur le marché des services de manutention liés aux cuisines des aéronefs, a un intérêt concurrentiel valable (un « ICV ») dans ce marché. Les deux membres judiciaires composant le Tribunal ont déterminé que l'AAV avait un tel ICV dans ce marché. Cependant, le Tribunal a conclu, à l'unanimité, que l'AAV avait et continue d'avoir une justification commerciale valable pour se livrer à la pratique d'exclusion qui lui est reprochée. En bref, le Tribunal a déterminé que, dans la prise de décision menant à la pratique qui lui est reprochée, les justifications de l'AAV se sont avérées plus importantes que toute intention anti-concurrentielle subjective ou réputée, ou que tout effet anti-concurrentiel raisonnablement prévisible de sa pratique. Par conséquent, le caractère global, ou le principal objectif, de la pratique à laquelle s'est livrée l'AAV n'était pas assimilable à des agissements anti-concurrentiels au sens de l'alinéa 79(1)b). Cette conclusion était suffisante pour rejeter la demande du commissaire.

Le Tribunal a également conclu que le commissaire n'a pas établi que la pratique reprochée à l'AAV a eu pour effet d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence dans le marché des services de manutention liés aux cuisines des aéronefs, ou qu'elle aura vraisemblablement un tel effet, comme le requiert l'alinéa 79(1)c). Le Tribunal a tiré cette conclusion après avoir déterminé que la pratique reprochée à l'AAV n'a pas eu pour effet de réduire considérablement le niveau de concurrence sur les prix ou sur d'autres aspects que les prix dans le marché des services de manutention liés aux cuisines des aéronefs à YVR, par rapport au niveau de concurrence qui aurait vraisemblablement pu prévaloir si l'AAV ne s'était pas livrée à une telle pratique.

La demande du commissaire a donc été rejetée avec dépens.

Les motifs du Tribunal sont pour l'instant confidentiels afin de protéger convenablement les éléments de preuve confidentiels. Une version publique de la décision sera publiée dès que possible, une fois qu'une décision aura été rendue quant aux renseignements qui doivent demeurer confidentiels.