



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 032 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 7 octobre 2009

Président

L'honorable Shawn Murphy

Comité permanent des comptes publics

Le mercredi 7 octobre 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à tous.

J'ai quelques observations préliminaires à faire et je veux également parler du compte rendu du comité directeur avant d'aborder les points à l'ordre du jour.

Avant de commencer, j'aimerais souhaiter la bienvenue, au nom de tous les membres du comité, à trois autres membres de la délégation du Mali. Nous avons été très heureux d'accueillir cinq membres de cette délégation l'autre jour. Nous recevons aujourd'hui: M. Moumouni Guindo, M. Ismaël Diawara et Mme Aissata N'diaye. Bienvenue au comité. Nous sommes certainement ravis de vous avoir avec nous aujourd'hui.

Ensuite, avant de présenter nos témoins, je voudrais parler du compte rendu de la réunion d'hier du comité directeur. On l'a fait circuler. Je ne crois pas qu'il contienne de points litigieux. En gros, il énonce les chapitres que nous allons aborder. J'aimerais ajouter le point qui suit après la recommandation n° 1:

*Que, conformément à l'alinéa 108(3)g du Règlement, le Comité entreprenne une étude du document de l'Agence du revenu du Canada intitulé *L'intérêt sur les acomptes versés par les sociétés — Agence du revenu du Canada*;*

Le comité directeur pourrait décider de ne pas le faire, mais vous vous rappellerez que ce point comporte une échappatoire. Les grandes sociétés profitaient de la situation en versant des acomptes et en obtenant des taux d'intérêts supérieurs à la normale. Bien entendu, elles connaissaient les impôts. On a laissé entendre que la situation avait été rectifiée, mais les renseignements les plus récents dont nous disposons indiquent le contraire. Nous aimerions donc ajouter ce point à l'ordre du jour du comité directeur comme chapitre potentiel.

M. Kramp.

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Au numéro 3, nous avons:

Que, conformément au paragraphe 108(3)g du Règlement, le Comité entreprenne une étude au sujet de la mise en oeuvre des recommandations qu'il a faites durant la 2^e session de la 39^e législature, et qu'il fasse rapport à la Chambre à ce sujet;

J'avais l'impression que nous devons demander aux analystes d'évaluer l'ensemble des recommandations et qu'en fonction de cette analyse, ils feraient ensuite rapport au prochain comité directeur. Ai-je mal compris?

Le président: J'ai cru comprendre que nous avons eu une longue discussion pendant laquelle nous avons parlé des acomptes versés par les sociétés. Ensuite, nous nous sommes entendus sur le premier choix de tout le monde à la réunion.

Je suis désolé, M. Kramp, je suis allé au mauvais chapitre. Je devrais peut-être demander à Alex de répondre.

M. Alex Smith (attaché de recherche auprès du comité): Merci, monsieur le président.

Cela se fonde sur une analyse qui a déjà été faite. La discussion du comité visera donc à déterminer si un rapport du comité sera présenté à la Chambre en fonction de l'analyse qui a été réalisée.

M. Daryl Kramp: Je suggère que le rapport revienne au comité avant que nous prenions cette décision et le présentions à la Chambre.

Le président: D'autres discussions? Tout le monde approuve le compte rendu tel quel?

Des voix: D'accord.

Le président: Passons maintenant à l'ordre du jour.

Chers collègues, nous diviserons cette réunion en deux séances d'une heure. Au cours de la première heure, nous entendrons les représentants de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, ainsi que Sheila Fraser du Bureau du vérificateur général du Canada. Elle est accompagnée de Nancy Cheng. Pour ce qui est de l'Administration de pilotage des Grands Lacs — une société d'État —, nous accueillons son directeur général et, bien sûr, agent comptable, Robert Lemire. Il est accompagné du secrétaire-trésorier Réjean Ménard et du président du conseil d'administration, Douglas Smith.

Avant de demander à la vérificatrice générale de prononcer sa déclaration préliminaire, j'aimerais signaler aux membres du comité que nos sociétés d'État font l'objet d'examen spéciaux depuis de nombreuses années. Ils ont toujours été menés tous les cinq ans par le vérificateur général, et le mandat est défini dans le rapport. Jusqu'à il y a environ cinq ans, ils servaient généralement d'outil de gestion. Ils faisaient l'objet d'un rapport confidentiel au conseil d'administration. Vers 2004 ou 2005, on a décidé de les publier sur le site Web de la société, et c'est la première fois en fait que le Comité des comptes publics tient des audiences sur un examen spécial. Je vois cela comme une avancée positive. Il existe au moins une cinquantaine de sociétés d'État. Elles emploient quelque 100 000 personnes, elles représentent 185 milliards de dollars en actifs et elles comptent pour une très grande partie de l'appareil gouvernemental canadien. Je crois donc que cela mérite une discussion avec le Comité des comptes publics.

Je suis donc très heureux d'accueillir aujourd'hui des représentants de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Maintenant que j'ai prononcé mes observations préliminaires, je vous cède la parole, madame Fraser, pour que vous puissiez faire votre déclaration préliminaire.

• (1535)

Mme Sheila Fraser (vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci, monsieur le président. Nous sommes très heureuses d'être ici aujourd'hui pour discuter de notre chapitre sur les examens spéciaux des sociétés d'État, en particulier celui dont a fait l'objet l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagnée de Nancy Cheng, vérificatrice générale adjointe.

Les sociétés d'État présentent des rapports au Parlement par l'intermédiaire du ministre responsable. Aux termes de la partie 10 de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous soumettons les sociétés d'État à des examens spéciaux périodiques. Un examen spécial fournit une opinion indépendante pour déterminer si la société d'État a de bonnes raisons de croire que ses systèmes et pratiques lui permettent de protéger et de contrôler ses actifs, de gérer ses ressources financières, humaines et matérielles de façon économique et efficace, et de mener ses activités efficacement.

Nous indiquons comme lacune importante toute faiblesse des systèmes et des pratiques de la société susceptible de l'empêcher d'atteindre ses objectifs. Les rapports que nous rédigeons à l'issue d'examens spéciaux sont donc une source importante de renseignements que les parlementaires peuvent utiliser pour exiger des comptes de la part des sociétés d'État.

Pour la première fois, notre rapport de mai 2008 comportait un chapitre qui, entre autres, résumait huit rapports d'examens spéciaux et donnait un compte rendu de l'état d'avancement des examens spéciaux dont 46 sociétés d'État faisaient l'objet. Nous avons continué cette pratique cette année et présenté les principales observations de nos rapports sur huit autres sociétés d'État. Nous sommes vraiment ravis que le comité s'intéresse à ces rapports.

[Français]

Des huit rapports d'examen spécial de ces sociétés, cinq ne signalaient aucune lacune importante. Trois faisaient état d'une ou de plusieurs lacunes importantes, soit ceux de la Société des ponts fédéraux Limitée, l'Administration de pilotage des Grands Lacs et VIA Rail Inc. Nous avons porté à l'attention du ministre de tutelle notre rapport concernant chacune de ces trois sociétés.

Je vais maintenant souligner les constatations de notre examen spécial portant sur l'Administration de pilotage des Grands Lacs, une des deux entités qui intéressent particulièrement votre comité aujourd'hui. Cette société d'État fédérale rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Dans le cadre de notre examen spécial qui s'est déroulé de février 2007 à janvier 2008, nous avons relevé une lacune importante liée au régime actuel d'exemption de pilotage obligatoire visant les navires canadiens. L'administration n'a pas de mécanisme efficace qui lui permette de savoir si les capitaines et les officiers de pont canadiens possèdent les compétences et les qualifications nécessaires pour piloter leurs navires de façon sécuritaire, sans l'aide des pilotes de l'administration, dans les zones de pilotage obligatoire. L'administration se fonde sur les déclarations annuelles des compagnies maritimes qui certifient que leurs officiers satisfont aux conditions énoncées dans le Règlement de pilotage des Grands Lacs.

Le pilotage contribue à la sécurité publique en réduisant le risque d'accidents et de dommages à l'environnement. Plus de 60 p. 100 des navires circulant dans les Grands Lacs sont des navires canadiens exemptés de pilotage obligatoire. Il est donc important que l'administration ait l'assurance que les capitaines et les officiers de

pont ont les compétences nécessaires. Le régime actuel d'exemption a été établi en 1972 à titre de mesure temporaire. Pourtant, il est encore en vigueur en dépit des nombreuses études et recommandations visant à le resserrer.

[Traduction]

Dans le cadre de notre examen spécial, nous avons souligné des pratiques exemplaires, par exemple, les discussions régulières que tient l'administration avec divers intervenants de l'industrie du transport maritime pour veiller à ce que ses services répondent aux besoins des usagers. Nous avons également cerné des possibilités d'amélioration dans d'autres secteurs, notamment celui du processus d'établissement des tarifs.

Je suis ravie que l'administration ait accepté toutes nos recommandations.

Pour ce qui est du système d'exemption, l'administration s'attendait à ce que les modifications au Règlement soient publiées en 2008. J'aimerais faire remarquer au comité que nous n'avons pas fait la vérification des mesures prises par l'administration depuis la fin de notre examen spécial de janvier 2008. L'administration nous a informé qu'elle s'attend à ce que le Règlement de pilotage des Grands Lacs soit modifié et qu'une fois qu'il le sera, un processus de délivrance de certificats aux pilotes sera pleinement opérationnel dans les trois ans.

Le comité voudra peut-être demander des précisions à l'administration au sujet des mesures qu'elle a prises depuis notre examen spécial, dont des renseignements sur les mesures provisoires qu'elle a mises en place pour assurer la sécurité sur l'eau.

Monsieur le président, c'est ici que se terminent notre déclaration préliminaire. Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes les questions des membres du comité.

Merci.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup, madame Fraser.

Monsieur Lemire.

M. Robert Lemire (directeur général, Administration de pilotage des Grands Lacs): Merci, monsieur le président.

Bonjour à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du comité et à mes amis du Bureau du vérificateur général et de Transports Canada.

Mon nom est Robert Lemire. Je suis directeur général de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. J'ai passé les 24 dernières années à l'Administration, dont 11 comme directeur général. Oui, j'y suis depuis longtemps.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Doug Smith, président de notre conseil d'administration, et de M. Réjean Ménard, notre secrétaire et trésorier. Nous sommes ici pour répondre aux questions du comité au sujet du chapitre 7 du récent Rapport de la vérificatrice générale du Canada qui porte sur les examens spéciaux des sociétés d'État.

Dans son rapport de 2008 au conseil, la principale observation de la vérificatrice générale était que le système actuel de l'administration pour exempter les bâtiments canadiens des services de pilotage devait être renforcé.

L'administration souscrit à la recommandation selon laquelle un système d'exemption ou de délivrance de certificats plus strict lui permettrait de mieux assurer la sécurité et l'efficacité futures du système de navigation. L'administration continue de collaborer avec Transports Canada et les principaux intervenants pour corriger cette lacune.

L'administration est une très petite société d'État qui compte moins d'une centaine d'employés et qui rend compte au ministre des Transports par l'intermédiaire de son président et de son conseil d'administration, formé de sept membres nommés par la gouverneure en conseil. La société est inscrite à l'annexe III, partie I, de la Loi sur la gestion des finances publiques, et elle gère et mène toutes ses activités depuis Cornwall, en Ontario.

L'administration est responsable d'administrer le système de pilotage dans les Grands Lacs. Le système s'étend sur 2 200 km, de Montréal à Thunder Bay. Il couvre les cinq Grands Lacs, dont tous les ports commerciaux canadiens et américains sur les lacs Érié, Michigan, Ontario, Huron et Supérieur. L'administration travaille en collaboration avec la Garde côtière des États-Unis pour partager les installations et les services sur les Grands Lacs et ainsi éviter que les services ne soient offerts en double.

L'administration a été mise sur pied en 1972 avec la création de la Loi sur le pilotage, en même temps que les administrations du Pacifique, de l'Atlantique et des Laurentides. Les administrations de pilotage doivent, selon leur mandat, être financièrement auto-suffisantes et ne reçoivent ni subvention ni transfert du gouvernement.

Le pilotage maritime est un service offert aux exploitants de bâtiments qui naviguent dans des eaux que les officiers de navigation ne connaissent que peu ou pas du tout. Il s'agit de chenaux, de rivières et de lacs difficiles à naviguer en raison, par exemple, des courants, des vents ou des conditions de basse mer qui peuvent présenter des dangers à la navigation.

Dans les eaux canadiennes et américaines des Grands Lacs, tous les bâtiments de plus de 1 500 tonnes — des bâtiments d'environ 200 pieds ou plus — doivent être guidés par un pilote breveté d'expérience, à moins que le bâtiment ne soit piloté par des officiers qui connaissent le système. Les bâtiments étrangers se prévalent toujours des services de pilotage, tandis que les bâtiments canadiens profitent de l'exemption actuelle leur permettant de naviguer sur les Grands Lacs.

L'administration collabore depuis un certain temps avec les principaux intervenants et Transports Canada pour modifier le système en vigueur afin qu'il réponde aux exigences de la Loi sur le pilotage et aux réalités économiques des exploitants tout en maintenant les normes de sécurité les plus élevées nécessaires à la protection des eaux navigables canadiennes.

Grâce aux modifications que l'on propose d'apporter au Règlement, les officiers qui se trouvent actuellement sur la liste d'exemption se verront délivrer des certificats de pilotage pour les Grands Lacs après une vérification minutieuse de leurs titres de compétences. Ils pourront ainsi continuer à exploiter des bâtiments canadiens dans les Grands Lacs sans devoir faire appel à des pilotes de l'administration. On propose que tous les officiers qui requièrent un certificat de pilotage après la période de transition soit assujettis à l'exigence d'examen du Règlement de pilotage des Grands Lacs.

L'administration, de concert avec Transports Canada, en est maintenant à l'étape de la rédaction des modifications au Règlement de pilotage des Grands Lacs. Les modifications proposées permettront à l'administration de mieux s'assurer que les officiers de quart à

la passerelle et les capitaines canadiens possèdent les connaissances nécessaires pour naviguer dans nos eaux. En vertu du système proposé, les officiers canadiens qui sont membres de l'équipage d'un bâtiment seront tenus d'être titulaires d'un certificat de pilotage valide délivré par l'Administration.

Monsieur le président, ceci met fin à ma déclaration préliminaire. Notre président, M. Smith, aimerait s'adresser brièvement au comité.

Merci.

● (1545)

Le président: Monsieur Smith.

M. Douglas Smith (président, Conseil d'administration, Administration de pilotage des Grands Lacs): Merci à vous, monsieur le président, et merci aussi aux membres du comité. Merci de nous permettre de comparaître devant vous aujourd'hui.

J'aimerais seulement ajouter quelques commentaires. Je serai bref.

Pour mettre les choses en perspective, j'ai été nommé au conseil de l'Administration de pilotage des Grands Lacs en mars 2007. J'y travaille donc depuis environ deux ans et demi. Cette question intéressait la communauté maritime bien avant mon arrivée.

Lorsque je suis arrivé au conseil, j'ai tout de suite vu que je devrais faire de cette question l'une de mes priorités. Pour la régler, j'ai dû prendre connaissance d'un dossier de lettres provenant d'un certain nombre de ministres des Transports qui réprimandaient mon prédécesseur pour ne pas avoir réglé cette question. Mes antécédents sont dans le domaine maritime, et j'ai été en relation avec un certain nombre d'acteurs dans ce dossier, dont les membres de l'Association des armateurs canadiens. Selon moi, si la situation en est rendue là, c'est en raison d'un manque de confiance, d'un manque de confiance important, entre l'industrie, l'Administration de pilotage et les pilotes canadiens, un autre groupe qui n'est pas représenté ici aujourd'hui. J'estimais qu'en raison de ma relation avec ces gens, je pouvais régler la question de la confiance et, par le fait même, la situation.

Alors après environ un mois, une fois que j'ai été bien établi et que j'ai mieux connu le dossier, Robert et moi avons lancé un processus pour tenter de régler les questions, mais nous n'avons pas réussi. Cependant, comme Robert l'a indiqué, nous nous approchons maintenant d'un règlement.

Le président: Merci, monsieur Smith.

Voilà ce qui met fin à la déclaration préliminaire. Je passerai maintenant à la première série de questions. Ce que je propose, chers collègues, est que nous suivions le processus normal et que nous nous rendions aussi loin que possible. Nous avons environ 38 minutes pour ce faire avant d'entendre les représentants de VIA Rail et de recommencer le même processus. Je crois que c'est probablement la façon la plus juste de procéder.

Monsieur Lee, vous avez sept minutes.

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord qu'on précise encore les dates de mise en oeuvre proposées pour que les capitaines ou les officiers responsables d'un bâtiment soient titulaires des certificats appropriés.

Deuxièmement, est-ce que ces nouvelles procédures imposent de nouveaux coûts importants aux armateurs?

M. Robert Lemire: Bonne question.

Monsieur le président, pour ce qui est de la date des modifications, nous proposons une période de trois ans pendant laquelle les officiers de navigation actuels pourront se procurer un certificat sans frais. Une fois cette période terminée le 1^{er} janvier 2013, tous les nouveaux demandeurs pourront venir à l'administration et subir un examen écrit. S'ils le réussissent, ils recevront un certificat de pilotage.

Pour ce qui est du coût total, à l'heure actuelle nous avons 400 personnes qui naviguent dans les Grands Lacs sans exemption. Ils se verraient délivrer des certificats sans frais pour l'industrie. On nous dit aujourd'hui qu'entre 30 et 40 nouveaux demandeurs entreront dans le système chaque année. Une fois le processus terminé, les coûts que l'industrie devra assumer se limiteront à ceux de l'examen.

M. Derek Lee: La plupart d'entre nous peuvent comprendre la façon dont le système a évolué, ses origines d'un point de vue historique, parce qu'à une certaine époque, tous les équipages sur les Grands Lacs avaient confiance en leur capitaine; or, de nos jours, il y a beaucoup plus de mobilité professionnelle — du moins, je le crois —, et les cargaisons ont peut-être changé: elles sont passées du blé, du minerai de fer, du charbon et de marchandises du genre à d'autres cargaisons peut-être dangereuses.

La vérificatrice générale semble avoir détecté quelque chose que personne n'avait vu auparavant. Il n'existe pas de mécanisme de secours pour garantir les compétences des capitaines des navires. J'ai été matelot de pont sur un navire pendant deux ou trois étés, et l'idée ne m'est jamais venue qu'il y avait peut-être un problème, que mon capitaine ne connaissait pas les eaux. Il s'agit d'eaux continentales, il n'y a pas de marée, il y a quelques courants et rivières. Quelques endroits posent des défis en cas de mauvais temps, mais ce n'est pas un réseau difficile à naviguer. À l'époque, on considérait que les pilotes avaient un très bon boulot, et c'était vrai. Ils pouvaient monter à bord et somnoler à longueur de journée. Je ne dis pas que c'est ce qu'ils faisaient tous, mais si vous n'étiez pas certain de la façon dont ils le faisaient, vous pouviez toujours vérifier du côté laurentien pour voir ce qu'ils faisaient.

Avez-vous quelque chose à dire sur la question de savoir si, à la fin du processus, on en viendra à un compromis raisonnable pour le bien de la sécurité? Pensez-vous que les assureurs des navires seront d'accord avec la mesure? Sont-ils satisfaits? Et les propriétaires des navires, l'industrie du transport, seront-ils à l'aise avec la mesure?

Merci, monsieur le président.

• (1550)

M. Robert Lemire: Nous espérons certainement qu'ils sont à l'aise avec la mesure que nous proposons. Il est probablement difficile de changer toute pratique établie depuis plus de 100 ans pour quiconque est touché par les changements.

En ce qui concerne l'assurance que les bâtiments qui naviguent actuellement sur nos eaux sont dirigés par des capitaines qui ont l'expérience et les compétences nécessaires, nous observons le passage de ces bâtiments quotidiennement et nous connaissons les capitaines. En ce moment, nous n'avons pas de préoccupation liée à la sécurité. Mettons ce point au clair tout de suite: la sécurité de la population canadienne n'est pas menacée.

Nous ne respectons pas la lettre de la Loi sur le pilotage pour les navires canadiens étant donné l'exemption. À l'avenir, grâce aux changements apportés, l'administration sera davantage en mesure d'étudier des cas précis qui soulèvent des préoccupations. En ce moment, lorsque nous avons des préoccupations, nous n'avons pas l'avantage d'avoir la loi de notre côté pour poser des questions

supplémentaires. Nous le faisons, mais la loi n'est pas de notre côté. Grâce aux futures modifications, elle le sera, et nous emploierons les bons mécanismes pour corriger toute lacune, au besoin.

M. Derek Lee: Bonne réponse.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lee.

Madame Faille, vous avez sept minutes.

[Français]

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Merci, monsieur le président.

Je demeure justement dans une circonscription qui longe le fleuve Saint-Laurent. Je suis donc à même de constater les difficultés qui se présentent de temps à autres, que ce soit le passage dans certains canaux, par exemple le canal Beauharnois, ou des problèmes concernant le pont Saint-Louis, qui a été heurté deux fois par des bateaux au cours de la dernière décennie.

Je pense que vous avez des statistiques sur les incidents survenus dans le fleuve Saint-Laurent. Pourriez-vous nous dire si ces bateaux étaient visés par cette exemption et si le problème était relié au fait que ces personnes n'étaient pas certifiées?

M. Robert Lemire: Vous parlez probablement de l'incident du pont Saint-Louis survenu il y a deux ans. Le pont a été heurté par un bateau canadien exempt de pilote. Dans ce cas spécifique, même s'il y avait eu trois pilotes à bord, ça n'aurait rien changé. Quand il y a un manque d'engin, ni le pilote ni le capitaine ne peuvent faire quoi que ce soit. C'est ce qui est arrivé. Pour ce qui est des statistiques, Transports Canada vient de nous faire parvenir de l'information, et je l'ai ici. Je vais la faire parvenir à Joann à la fin de la journée. Je ne voudrais pas vous remettre des statistiques inexactes.

Mme Meili Faille: Merci, ce serait grandement apprécié. Ça va nous permettre d'évaluer l'importance du problème.

Vous parlez de réglementation. D'après ce que je constate, ce n'est pas la première fois que vous proposez qu'il y ait des modifications. Le problème date de plusieurs années. Pouvez-vous nous dire ce qui empêche que cette réglementation soit revue et que les modifications soient mises en vigueur?

M. Robert Lemire: Au cours des 10 ou 20 dernières années, l'obstacle le plus important, pour ce qui est de changer la réglementation, était que les changements proposés auraient comme effet d'augmenter les coûts de fonctionnement des armateurs canadiens. Nous avons pris part à des consultations, mais il n'était pas possible d'appuyer les recommandations, dans la mesure où ça impliquait d'augmenter les coûts de fonctionnement de nos armateurs canadiens. La solution magique, on ne l'a pas encore trouvée. On travaille à quelque chose présentement, et ça va peut-être s'avérer concluant. On n'a jamais eu d'inquiétude concernant la sécurité. Ce n'était pas un problème pour les bateaux canadiens. C'est probablement la raison pour laquelle les tentatives pour résoudre le problème ont été aussi longues.

• (1555)

Mme Meili Faille: Êtes-vous assujettis à la nouvelle politique que le Conseil du Trésor veut mettre en vigueur concernant la détermination des coûts que vous facturez?

M. Robert Lemire: Non. Je ne pense pas que notre société d'État soit incluse dans ce mandat.

Mme Meili Faille: D'accord. Je n'ai plus de questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Faille.

[Traduction]

Monsieur Christopherson, vous avez sept minutes.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président. Et merci à tous d'être ici aujourd'hui.

J'ai de la difficulté à comprendre une partie de la situation, et je suis certain que c'est seulement parce que je ne comprends pas. Vous allez donc pouvoir m'aider.

Le régime d'exemption a été créé en 1972, et ce devait être une mesure temporaire. Le problème selon la vérificatrice générale — je la cite —, c'est que: « Il est donc important que l'Administration de pilotage des Grands Lacs ait l'assurance que les capitaines et les officiers de pont de la marine canadienne ont les compétences nécessaires ». Un rapport publié en 2002 contenait la même préoccupation et les mêmes recommandations.

Je ne comprends pas pourquoi le processus prend tellement de temps, mais si j'interprète bien votre réponse, votre solution est de préserver les droits acquis du 60 p. 100 des navires actuellement exemptés, de leur octroyer automatiquement des brevets; puis, tous ceux qui viendront après devront passer une épreuve adéquate, et ils correspondront à ce que nous considérons tous comme étant conforme à la loi et en accord avec loi.

Or, si la préoccupation actuelle est liée au 60 p. 100 qui est exempté et qui n'aura pas à le faire, et qu'il n'y a aucun moyen de vérifier de façon raisonnable qu'ils ont le talent nécessaire, alors le fait de leur octroyer automatiquement un nouveau brevet semble, selon moi, intégrer le vieux problème au nouveau système. Vous pouvez dire qu'une fois qu'ils meurent ou qu'ils prennent leur retraite, la situation sera réglée. Mais le problème actuel touche le 60 p. 100, et cela m'inquiète beaucoup, moi qui représente un des grands ports des Grands Lacs.

Aidez-moi à comprendre comment vous allez régler les questions du 60 p. 100 actuellement exempté en continuant à les exempter dans le cadre du nouveau système.

M. Robert Lemire: La question a plusieurs volets.

En 1972, lorsque la Loi sur le pilotage est entrée en vigueur, le Parlement a reconnu que des matelots canadiens pilotaient leurs propres navires sur les Grands Lacs; il a donc décidé de leur accorder un traitement particulier. Ces gens faisaient déjà le travail. Le Parlement a donc inclus une période de transition dans la Loi sur le pilotage pour leur permettre d'obtenir un certificat de pilotage auprès de l'administration. Cela ne s'est jamais produit, pour de nombreuses raisons.

M. David Christopherson: Comme quoi?

M. Robert Lemire: Au cours de mes 24 ans... Quelque 40 ans se sont écoulés depuis 1972.

Les gens ne se sont tout simplement pas présentés; ils n'avaient pas à le faire. Je pense qu'une des difficultés en 1972, lorsque la disposition relative aux droits acquis a été créée... Le plus gros problème, c'est que l'exemption ne permet pas à l'administration d'enlever une exemption, et cela est trop difficile à changer. On a toujours espéré régler la question en collaboration avec Transports Canada et l'industrie, mais cela ne s'est jamais produit.

Je l'ai déjà dit, la préoccupation de la vérificatrice générale est justifiée. En ce moment, certains navires sont exemptés. Ce ne sont pas les personnes qui sont exemptées, ce sont les navires.

M. David Christopherson: Oui.

M. Robert Lemire: Dans certains cas, si je ne pense pas que le navire est assez sécuritaire, nous l'arrêtons, malgré le fait que mes règles ne contiennent aucune disposition à cet effet. Nous sommes conscients de la lacune.

• (1600)

M. David Christopherson: Désolé, mon temps est limité. Pourriez-vous vous prononcer sur ma question, s'il vous plaît?

M. Robert Lemire: C'est ce que j'ai fait. Vous me demandez pourquoi nous voudrions donner un certificat de pilotage à 60 p. 100 de ces personnes. Nous savons qu'elles ont l'expérience et les compétences nécessaires pour faire leur travail.

M. David Christopherson: Comment le savez-vous? Est-ce parce que les sociétés propriétaires des navires vous le disent?

M. Robert Lemire: C'est une des raisons.

M. David Christopherson: Qu'y a-t-il d'autre? Il n'y a pas d'épreuve.

M. Robert Lemire: Non.

En ce moment, la seule chose que la société doit faire, c'est nous envoyer une lettre pour nous dire que son personnel a les compétences requises.

M. David Christopherson: C'est exact, et si je comprends bien, c'est une des préoccupations soulevées par la vérificatrice générale et dans le rapport de 2002, il y a 7 ans. Vous prenez le même groupe de personnes et vous leur donnez un nouveau certificat dans le cadre du nouveau système. Je ne comprends toujours pas comment cela aborde la question des préoccupations liées à la sécurité publique.

M. Robert Lemire: L'administration répond à la préoccupation liée à la sécurité publique par la diligence raisonnable...

M. David Christopherson: Quelle diligence raisonnable, monsieur? La société de navigation vous envoie une lettre qui contient des noms et des titres.

M. Robert Lemire: J'en venais justement à ce point.

Nous voyons chaque navire qui entre dans le système. Nous connaissons les capitaines. Nous les voyons périodiquement. Ils se présentent et font une demande de brevet de pilotage. Nous savons donc qui ils sont. Ils n'ont jamais eu d'incident; il n'y a donc vraiment pas...

M. David Christopherson: Il n'y a donc pas de problème.

M. Robert Lemire: Il n'y a pas de problème.

M. David Christopherson: Pourquoi la vérificatrice générale et le rapport de 2002 ont-ils soulevé la question, alors? Sont-ils dans l'erreur?

M. Robert Lemire: Ils ne sont pas dans l'erreur. Un tiers doit confirmer que ces gens ont reçu la formation adéquate. Étant donné la société dans laquelle nous vivons et les préoccupations liées à l'environnement, il faut la confirmation d'un tiers.

M. David Christopherson: Nous sommes donc d'accord sur ce point. Vous ne m'avez pas vraiment donné de réponse précise, mais je crois que par ce fait même, vous répondez à ma question.

Même maintenant, ce que je comprends de vos paroles d'aujourd'hui, que je cite: « L'administration travaille actuellement [...] à la rédaction », et « Les changements proposés [lui] permettront »...

Ce que je tire de tout cela, c'est que vous n'avez toujours pas conclu d'entente. Vous ne savez toujours pas exactement ce que vous allez faire.

Permettez-moi de vous demander, d'où vient la pression? Qui vous empêche de déclarer simplement: voilà la mesure législative? Je n'essaie pas de faire le difficile, mais qu'est-ce qui vous empêche de dire simplement que la mesure sert les intérêts de votre mandat, de la sécurité publique, et que si les politiciens sont de votre côté, c'est ce qui se produira? Qui a le droit de veto et n'est pas de votre côté?

M. Robert Lemire: Monsieur le président, ce que nous avons commencé, depuis que la vérificatrice a soulevé la préoccupation...

M. David Christopherson: Je croyais que le shérif avait commencé avant vous, mais allez-y.

M. Robert Lemire: Nous avons commencé un processus de vérification des capitaines qui font actuellement partie de la flotte intérieure. Nous avons fait environ 15 p. 100 du travail. Nous avons examiné environ 60 personnes: leurs voyages, leur formation, leurs certificats et leurs taux d'incidents. Leurs résultats sont aussi bons ou meilleurs que ceux de nos pilotes. Je suis à l'aise, et cela me permet de continuer à essayer de régler la situation tout en faisant en sorte que le public soit en sécurité. Voilà ma réponse.

Le président: Merci, monsieur Christopherson.

Monsieur Saxton, vous avez sept minutes.

M. Andrew Saxton (North Vancouver, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais partager mon temps avec M. Shipley, si cela vous convient.

J'aimerais d'abord commencer en soulignant que, des huit rapports d'examen spécial, cinq ne signalaient aucune lacune importante. Selon moi, cette réalisation mérite d'être reconnue. C'est une bonne nouvelle. J'aimerais demander à la vérificatrice générale, si elle le veut bien, de se prononcer sur ce point.

Mme Sheila Fraser: Nous sommes heureux de constater qu'il n'y avait pas de lacune importante chez la majorité des sociétés d'État que nous avons examinées l'an dernier. Je dirais que, pendant les quelque 20 années au cours desquelles nous avons fait des examens spéciaux, il y a eu de l'amélioration, et le nombre de lacunes importantes a diminué.

M. Andrew Saxton: Merci.

La question suivante s'adresse à M. Lemire.

Selon le rapport que vous nous avez envoyé, l'APGL travaille en collaboration avec Transports Canada et les intervenants principaux pour réparer les lacunes. Je sais que l'administration a tenu quelques séances avec les intervenants afin de résoudre les problèmes liés à l'exemption. Pourriez-vous partager avec nous les résultats de ces séances?

M. Robert Lemire: Dès cet après-midi, je crois pouvoir signaler que l'industrie sait qu'il est inacceptable de maintenir le statu quo et qu'il faut davantage de transparence. Je crois que les modifications réglementaires que nous proposons satisferont la vérificatrice et la population canadienne.

Certes, les intervenants n'aiment pas toutes nos propositions, et l'administration n'aime pas tout ce que nous sommes prêts à accepter, mais cela signifie peut-être que nous avançons.

M. Andrew Saxton: Pouvez-vous me dire quand vous vous attendez à ce que les modifications réglementaires qui corrigeront les lacunes soient prêtes?

• (1605)

M. Robert Lemire: Voulez-vous dire « attendre » ou « espérer »?

M. Andrew Saxton: L'un ou l'autre.

M. Robert Lemire: Nous devons changer quelques mots dans notre ébauche, puis nous aurons une version finale. Ce n'est pas un secret que si les intervenants, les pilotes, Transports Canada et l'administration n'arrivent pas à un consensus, nous aurons de la difficulté à publier quelque chose qui n'est pas résolu. Si nous faisons cela et que nous n'arrivons pas à une solution, le ministre devra tenter de faire un autre examen pour essayer de résoudre la situation.

Nous espérons pouvoir publier la modification d'ici la fin de l'automne ou le début de l'hiver, en 2009. La modification n'est pas verbeuse. On changerait probablement 25 mots. Nous nous attendons donc à ce que ce soit d'ici la fin de l'année, et nous l'espérons.

M. Andrew Saxton: Merci.

Je cède la parole à mon collègue, M. Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

J'aimerais remercier M. Smith et M. Lemire de leur présence, de leurs commentaires et de leur travail. C'est évident que vous avez réussi à faire avancer le dossier au nom de l'administration, en travaillant avec les ministres actuels pour y parvenir.

Sur le plan des frais de transport, du point de vue des propriétaires, quelles sont les conséquences sur la capacité concurrentielle? Je vais vous laisser répondre à cette question en premier.

Ma deuxième question s'adresse à la vérificatrice générale. La modification que l'administration propose est que les changements se produisent d'ici trois ans. Cette échéance pour la mise en oeuvre est-elle acceptable?

M. Robert Lemire: En ce qui concerne les coûts, je répète qu'il ne devrait pas y avoir de hausse pour les entreprises si elles se procurent un certificat de pilotage. Cependant, si elles décident plutôt de retenir les services d'un pilote qualifié de l'administration, chaque tonne de marchandises peut coûter de 3 à 4 ¢ de plus. C'est cher s'il s'agit d'une cargaison de sel, mais c'est économique s'il s'agit de carburéacteur. Ce sont les structures de coût, mais comme je le disais tout à l'heure, nous ne prévoyons pas de coûts supplémentaires pour l'industrie.

Si les coûts étaient prohibitifs, les compagnies maritimes seraient en concurrence avec l'expédition ferroviaire, puisque les navires transportent des chargements en vrac. Ce genre de cargaison n'est pas transporté par camion. On peut transporter les camions sur les navires, mais là encore, cela ne donne aucune compétitivité des coûts aux navires.

Le président: Madame la vérificatrice générale.

Mme Sheila Fraser: Merci, monsieur le président. Bien entendu, nous aimerions que cette question soit réglée le plus rapidement possible. Si l'administration propose un délai d'exécution de trois ans, nous l'exhortons à poursuivre le processus de vérification qu'elle a entrepris afin de déterminer comment les entreprises... en fonction de quoi déclarent-elles que les capitaines sont qualifiés. Comme l'a mentionné M. Lemire, l'administration a accompli environ 15 p. 100 des vérifications. Nous espérons bien sûr qu'elle pourra en achever la majeure partie d'ici là.

M. Bev Shipley: J'aimerais maintenant revenir à votre exposé, monsieur Lemire. Il s'agit d'un suivi en quelque sorte. Au point 12, vous dites essentiellement : « On propose que tous les officiers nécessitant un certificat de pilotage après la période de transition » — il s'agit là de la première étape — « soient visés par l'exigence de passer un examen administré par l'administration avant d'obtenir un certificat de pilotage. Il s'agit là d'une exigence prévue dans le Règlement de pilotage des Grands Lacs. » Cette proposition s'attaque-t-elle à ces problèmes de sécurité inexistantes?

M. Robert Lemire: Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous voulez dire par problèmes de sécurité inexistantes. Tout ce que cette observation signifie, c'est qu'après la période de transition, tous les officiers en seront exemptés, ce qui devrait régler tout un tas de questions.

M. Bev Shipley: D'accord. Je n'ai plus de questions.

Le président: Merci, monsieur Shipley.

Juste avant d'entamer la seconde série de questions, j'aimerais aborder quelques points. Monsieur Lemire, vous avez affirmé que, dans l'incident du Québec, il a été révélé que le navire n'était peut-être pas en état de navigabilité. Je sais que ce n'est pas votre responsabilité, mais quel est l'organisme chargé de voir à ce que les navires naviguant sur les Grands Lacs soient aptes à prendre la mer?

M. Robert Lemire: Lorsqu'un navire s'engage dans la Voie maritime du Saint-Laurent à Montréal par l'écluse de Saint-Lambert, il incombe à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent de l'examiner pour s'assurer que tout fonctionne : les ancres, les moteurs et ainsi de suite. Par la suite, chaque fois qu'il entre dans un port, il y a ce qu'on appelle un contrôle par l'État du port. S'il y a des défauts, on procède à des essais continus. Il semble exister un processus de vérification à cet effet conformément aux normes ISO 901 ou 902. Un suivi attentif est effectué par rapport aux navires défectueux, notamment.

• (1610)

Le président: Ma deuxième question porte sur le rapport de la vérificatrice générale, dans lequel on indique que, de 2002 à 2007, votre société a accusé un déficit d'exploitation de 6,5 millions, si je me souviens bien. Comme vous le savez, ce n'est évidemment pas viable. Comment la société s'est-elle portée au cours des 21 derniers mois, et comment évoluera-t-elle à l'avenir?

M. Robert Lemire: Les observations du rapport sont intéressantes, et nous sommes bien d'accord avec ces faits, mais il manque quelques renseignements. De 1993 à 2001, l'administration s'est heureusement révélée une réussite et elle a généré des excédents de plus de huit millions de dollars. En raison de ces excédents, nous avons gelé nos tarifs. Lorsque le trafic a commencé à chuter, en 2002 ou en 2003, l'administration a conclu avec ses principaux usagers une entente visant à utiliser l'excédent, ce qui a entraîné des pertes d'exploitation. Dans l'une des deux années où les prévisions de trafic étaient très loin de la réalité, nous avons perdu deux ou trois millions de dollars sans pouvoir rien y faire. Il s'agissait d'une perte prévue, et nous l'avons très bien gérée. À l'avenir, nous envisageons simplement de surveiller le trafic et d'ajuster nos tarifs en conséquence.

Le président: Des crédits vous sont-ils alloués par le gouvernement du Canada?

M. Robert Lemire: Pas du tout.

Le président: Madame Crombie, vous avez quatre minutes.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur le président, vous avez quelque peu entamé mon argumentaire, mais je vous pardonne.

Je voulais effectivement revenir aux pertes de 2002 et de 2007. On nous dit que vous prévoyez éliminer votre déficit par la hausse des tarifs. J'aimerais donc savoir si vous aviez passé en revue la structure tarifaire à l'avenir et quelle forme elle prendrait. De plus, avez-vous envisagé d'augmenter les volumes ou de diminuer les coûts d'exploitation? Jusqu'à quel point les prévisions sont-elles justes?

M. Robert Lemire: Au début de 2008, nos prévisions étaient excellentes. Nous nous sommes appuyés sur un rapport de 20 millions de dollars émis par Transports Canada et la garde côtière américaine. Ce rapport prévoyait une hausse du trafic de 2 p. 100 annuellement.

Vers octobre 2008, il est arrivé un événement fort amusant, que l'on a surnommé récession. Ainsi, nous avons observé une chute de 30 p. 100 du trafic au cours des six derniers mois.

Il est donc pratiquement impossible de prévoir le trafic. Cela dit, nous collaborons avec nos usagers et ajustons nos dépenses en conséquence. Nous surveillons la récession ainsi que l'économie.

Mme Bonnie Crombie: Cela signifie-t-il que vous continuez de majorer les tarifs afin de compenser la perte?

M. Robert Lemire: Oui, à court terme, effectivement.

Mme Bonnie Crombie: Pouvez-vous nous décrire à quoi ressemble cette structure tarifaire? Varie-t-elle en fonction de la taille ou de la catégorie du navire?

M. Robert Lemire: La structure tarifaire des Grands Lacs est telle que les petits navires paient moins cher que les grands. Nous facturons en fonction du tonnage.

Dans notre région, il y a quatre tailles de navires. Le plus petit paie un tarif de base. Si un navire peut transporter quatre ou cinq fois plus de marchandises, il paie quatre ou cinq fois plus le tarif de pilotage.

Mme Bonnie Crombie: Peut-on intervenir sur le plan de la commercialisation pour accroître le volume?

M. Douglas Smith: Je pourrais répondre à cette question, si vous me le permettez. Je ne m'attendais pas à ce que vous abordiez ce sujet.

Nous sommes vraiment au bas de la chaîne d'approvisionnement à cet égard. Nous ne pouvons rien faire, sinon d'offrir possiblement des services de pilotage gratuitement, ce qui pourrait attirer davantage d'usagers.

L'activité provient des entreprises des Grands Lacs qui veulent expédier leurs produits. Elles parcourent le monde en quête de produits à importer et de marchés pour vendre leurs produits. À notre avis, nous n'avons pas de rôle à jouer pour accroître cette activité, mais nous aimerions bien qu'elle augmente, toutefois.

Mme Bonnie Crombie: D'accord.

Si j'ai le temps, j'aimerais poser une question rapide sur un tout autre sujet.

On nous dit que les parties intéressées n'appuient pas le projet de règlement. De qui s'agit-il et pourquoi ne l'appuient-elles pas?

M. Robert Lemire: Les parties intéressées sont les membres de l'Association des armateurs canadiens. Cette organisation représente notamment trois ou quatre propriétaires possédant 80 navires qui font du commerce sur les Grands Lacs.

On vous dit qu'ils ne l'appuient pas, mais je n'en suis pas si sûr. Il est certain qu'ils ne soutiennent pas ce qui avait été proposé auparavant. Nous collaborons maintenant avec eux. Espérons que les usagers accueilleront ces propositions.

Mme Bonnie Crombie: Je vois que beaucoup d'eau a coulé sous les ponts avant que ne soit présenté le règlement.

•(1615)

M. Robert Lemire: En effet.

Le président: Monsieur Weston, vous avez quatre minutes.

M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC): Je vous remercie.

Lorsque nous avons lu ce rapport, il était intéressant de constater le rôle de ces pilotes et le genre de certification dont ils ont vraiment besoin.

Les pilotes des navires peuvent-ils tous obtenir ce certificat eux-mêmes, ou s'agit-il seulement des personnes se trouvant dans cette voie navigable spécifique qui peuvent acquérir le certificat dont il est question?

M. Robert Lemire: Pour obtenir un certificat de pilotage, l'individu doit être hautement qualifié; il doit connaître comme sa poche un tronçon de quelque 60 milles d'une rivière, et ce sans carte marine et sans matériel électronique. Ce pilote breveté devient alors notre employé, notre spécialiste. Les officiers de navigation de la flotte canadienne ont une certaine connaissance des eaux sur lesquelles ils naviguent, mais pas autant que notre pilote.

Lorsqu'un navire canadien fait du commerce dans les Grands Lacs, il a son propre équipage et le capitaine connaît bien son propre navire. Le pilote employé, quant à lui, embarque à bord d'un navire étranger qui n'est pas construit pour les Grands Lacs, mais pour la haute mer. Souvent, l'équipage a un niveau de maîtrise de l'anglais plutôt faible, et nos eaux ne leur sont pas familières.

Il y a donc une différence entre un pilote et un officier d'un navire canadien. Il s'agit de deux ensembles distincts de compétences à avoir.

M. John Weston: Êtes-vous donc en train de dire, monsieur Lemire, que la personne se trouvant sur le navire à piloter peut acquérir le certificat requis? Ou faut-il toujours que ce soit deux personnes différentes?

M. Robert Lemire: Les personnes qui naviguent sur les navires canadiens ne sont pas appelées des pilotes, mais des officiers de quart à la passerelle. Ainsi, tout ce qu'elles peuvent obtenir, c'est un certificat de pilotage. Les personnes que nous embauchons sont des pilotes qui n'ont que nous comme employeur.

Je présume que vous voudriez savoir si l'officier canadien peut obtenir un certificat. Il le pourrait, mais il devrait être employé uniquement par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

M. John Weston: Uniquement?

M. Robert Lemire: Oui.

M. John Weston: Il existe donc deux catégories de personnes?

M. Robert Lemire: C'est exact.

M. John Weston: Il y a sûrement des scénarios où l'officier de quart à la passerelle ou votre employé n'est pas nécessaire pour assurer la sécurité et la santé de l'équipage, mais l'exigence est encore là. Ainsi, vous auriez, au moins dans certains cas, une deuxième catégorie inutile. Non?

M. Robert Lemire: Je ne comprends pas vraiment la question.

M. Douglas Smith: Si vous me le permettez, je crois avoir compris la question — du moins, je l'espère.

Nous n'exigerions pas qu'il y ait des pilotes à bord du navire. Selon le régime actuel, les navires font l'objet d'une exemption parce que leur équipage compte des personnes qui ont l'expérience du bateau en question. Par conséquent, nous avons reconnu ces compétences. Ils n'ont pas les compétences d'un pilote, car ils ne sont pas habitués de piloter les multiples navires qui existent dans l'ensemble du système, différentes sortes de navire. Ils ne sont qualifiés que pour ce seul navire.

En fait, notre principale source de candidats, lorsque nous avons besoin de nouveaux pilotes — lorsque des pilotes prennent leur retraite, etc. —, est habituellement l'ensemble des capitaines et des lieutenants qui ont servi à bord de navires canadiens. Ensuite, nous assurons leur formation. La période de formation peut être plus ou moins longue, en fonction du nombre d'années pendant lesquelles ils ont servi à bord d'un navire canadien et du degré de compétence qu'ils possèdent. Nous les examinons au préalable afin de déterminer si nous leur permettrions même de passer l'examen, s'ils sont qualifiés, et, si c'est le cas, nous les ajoutons à notre liste de candidats.

C'est donc l'une de ces situations. De bien des façons, ils sont suffisamment qualifiés pour être responsables d'un navire croisant en eaux canadiennes. C'est la raison pour laquelle le processus d'exemption a été autorisé, et nous les considérons comme des marins compétents, des ressources que nous pouvons former en tant que futurs pilotes. Toutefois, nos pilotes reçoivent un niveau de formation plus élevé que celui des officiers de pont en ce qui concerne certains aspects de la manoeuvre et de la navigation des navires.

M. John Weston: Je vous remercie, messieurs Smith et Lemire.

Le président: Merci, monsieur Smith.

Madame Faille, vous avez trois ou quatre minutes.

•(1620)

[Français]

Mme Meili Faille: Je souhaite seulement compléter les questions qui ont été posées par ma collègue Mme Crombie relativement à la difficulté d'accepter la réglementation.

Quel compromis avez-vous fait pour rendre cette réglementation plus acceptable auprès de vos partenaires?

M. Robert Lemire: Le plus grand compromis, c'est de reconnaître leur propre système d'entraînement qu'ils ont pour leurs officiers. Ce n'est pas un grand compromis, parce que c'est un système qui nous permettra de faire la vérification et de nous assurer que les individus qui complètent ce programme sont bien formés. Si on appelle ça un compromis, c'est celui qui nous avons fait: nous allons commencer à reconnaître leur système d'entraînement.

Mme Meili Faille: Donc, vous allez reconnaître le système d'entraînement de chacun des armateurs. Tout à l'heure, on parlait de combien de compagnies différentes?

M. Robert Lemire: Il y a quatre grands armateurs qui représentent 99 p. 100 des bateaux canadiens. On parle de quatre ou cinq compagnies.

Mme Meili Faille: Je me demandais si c'étaient tout simplement des changements au chapitre des investissements. Donc, on parle de développement d'intermodalité en matière de transport de marchandises. Il y a le grand développement de ports intérieurs au centre des États-Unis, et l'intérêt de Montréal à devenir un port intérieur est intéressant pour plusieurs armateurs.

Actuellement, vous souffrez beaucoup du ralentissement économique. Par ailleurs, des investissements majeurs dans ces domaines pourraient-ils aider à renflouer vos coffres?

[Traduction]

M. Robert Lemire: Il m'est très difficile de parler au nom des ports et de discuter de l'argent dont ils ont besoin pour leur infrastructure et que sais-je encore. Il est clair qu'en ce qui concerne l'Administration de pilotage des Grands Lacs, aucuns de ces fonds ne sont nécessaires. Mais, je pense que les ports possèdent leur propre association qui...

[Français]

Mme Meili Faille: Tout à l'heure, j'ai remarqué que la vérificatrice avait sourcillé en entendant ma question relativement à la façon dont vous déterminez vos frais et les imposez aux armateurs.

Mais d'abord, pourriez-vous nous fournir quelques chiffres à savoir combien paient les plus grands armateurs pour vos services?

Tout à l'heure, vous parliez de 2 ¢ à 3 ¢ la tonne de marchandises transportées. Nous avons examiné, ici, la gestion des frais imposés par les ministères et les organismes, et le Conseil du Trésor nous a assurés qu'il y aurait une nouvelle politique, que ces coûts seraient publiés et qu'on aurait enfin certaines informations sur la façon dont ces frais sont facturés.

Tout à l'heure, vous avez dit que nous n'étiez pas assujettis à cette réglementation. Est-ce exact?

Mme Sheila Fraser: Je vais répondre, monsieur le président.

La loi actuelle ne s'applique qu'aux nouveaux frais mis en vigueur. Vu que la société établit les tarifs depuis toujours, elle n'est pas assujettie à cette loi, mais la loi la constituant prévoit qu'elle doit s'autofinancer et recouvrer ses coûts.

Si j'ai réagi, c'est parce que la société a peut-être utilisé ses surplus et a maintenant un déficit accumulé.

Mme Meili Faille: Donc, les frais sont actuellement en-dessous de ce dont vous avez besoin pour arriver kif-kif.

M. Robert Lemire: Les frais sont suffisamment élevés pour couvrir les coûts opérationnels, mais pas assez pour payer le déficit accumulé.

Mme Meili Faille: Avez-vous un plan d'action pour vous attaquer à cette question?

M. Robert Lemire: Oui. Chaque année, en octobre ou en novembre, on s'assoit avec l'industrie et on fait des prévisions. On essaie de déterminer les coûts pour l'année qui vient. Comme Mme Fraser vient de le mentionner, pour l'année 2009, on prévoit un déficit d'au-delà d'un million de dollars, et ce, avec une perte de trafic de 30 p. 100. Il faudra s'y attaquer. Le conseil d'administration en discutera ce mois-ci et des mesures seront prises en temps et lieu.

Le président: Merci beaucoup, madame Faille.

[Traduction]

Il nous reste quelques minutes.

Vous êtes le prochain sur ma liste, monsieur Shipley. Ou est-ce M. Young?

M. Terence Young: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, en passant.

Quelle est votre définition d'un incident? Je vous prie de répondre brièvement.

• (1625)

M. Robert Lemire: C'est un terme que ma compagnie et l'industrie du transport maritime partout dans le monde utilisent. Parfois, nous utilisons le mot « accident » ou le mot « incident », mais nous semblons toujours revenir au mot « incident ».

M. Terence Young: Cela comprend-il des problèmes environnementaux?

M. Robert Lemire: Cela comprend absolument tout.

M. Terence Young: Tout ce qui peut mal tourner pendant le pilotage?

M. Robert Lemire: N'importe quel incident. Qu'on ait jeté une ancre alors qu'on n'était pas censé le faire ou qu'on ait heurté un pont à Montréal.

M. Terence Young: Merci.

Madame Fraser, avez-vous trouvé des preuves indiquant que l'absence d'un mécanisme efficace pour déterminer les personnes qualifiées comme pilotes avait entraîné des incidents ou des accidents?

Mme Sheila Fraser: L'administration nous a certainement fait valoir qu'aucun incident ou accident grave n'était survenu au cours des années, mais, en toute honnêteté, je ne suis pas certaine que c'est une preuve suffisante.

M. Terence Young: Merci.

Monsieur Lemire, ma circonscription d'Oakville borde le lac Ontario, entre Toronto et Hamilton. Je suis certain que vous la connaissez. Je me demande simplement s'il y a des problèmes en matière de sécurité dans cette partie du lac Ontario. Je pense en particulier aux questions ou aux problèmes environnementaux liés aux embarcations de plaisance.

M. Robert Lemire: Absolument pas. Tous les navires étrangers ont un pilote qualifié à leur bord, et les équipages des navires canadiens comptent des personnes qualifiées qui ont été brevetées par Transports Canada. Par conséquent, je ne peux penser à rien de ce genre.

M. Terence Young: Que faites-vous si vous attrapez un récidiviste, quelqu'un qui n'est pas qualifié, et qui est un officier de passerelle?

M. Robert Lemire: Lorsque, dans le passé, nous avons repéré des navires dont l'équipage ne comptait pas de personne qualifiée comme il se doit, nous en avons informé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. C'est eux qui contrôlent le système. Et le navire en question a été retenu jusqu'à ce qu'une personne formée adéquatement soit montée à bord.

M. Terence Young: Donc, ils subissent des pertes financières?

M. Robert Lemire: C'est exact

Chaque fois qu'ils reviennent pendant les 100 prochaines années, nous vérifions tout ce qu'ils font. Donc, oui — et cela ne s'est produit qu'une fois pendant mes 24 années de service.

M. Terence Young: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Young.

Chers collègues, c'est tout le temps que nous avons.

Je vais demander...

M. David Christopherson: Vous ne m'incluez pas?

Le président: Je suis simplement la liste dont nous nous servons, David, et je ne parviendrai pas au bout de celle-ci parce que notre séance dure une heure au lieu de deux. Nous aurions normalement eu une deuxième série de questions si nous avions disposé de deux heures.

M. David Christopherson: Je ne veux pas en faire tout un plat, mais nous avons toujours réparti le temps également. Nous avons eu la première série de questions, puis la deuxième, et maintenant, vous l'avez modifiée.

Le président: Eh bien, non, ce n'est pas tout à fait exact.

M. David Christopherson: Si vous aviez accordé deux minutes et demie à chacun, cela aurait été équitable. J'ai simplement du mal à comprendre pourquoi je suis soudainement exclu.

Le président: Vous avez une minute. Je vous permets de parler, mais, au cours de la deuxième série de questions, nous ne fonctionnons pas comme cela.

Allez-y.

M. David Christopherson: J'ai une question. Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

Ma question a de nouveau trait à la délivrance des brevets. Voilà ce que j'ai du mal à comprendre. Depuis plus de 30 ans, nous essayons, jusqu'à un certain point, d'apporter ces changements aux règlements, et je suis incapable de faire abstraction de la notion de sécurité publique. Votre mandat consiste à assurer la sécurité du public — cela fait partie de votre mandat, et je peux vous le lire si vous voulez; tout est là — et à délivrer des brevets.

À l'époque où j'étais député provincial de l'Ontario et que nous nous occupions des questions liées aux permis de conduire pour conducteurs de voitures, nous ne consultations pas les entreprises de camionnage, les agences de location de voitures, les constructeurs d'automobiles ou les compagnies de taxi pour savoir ce qu'elles voulaient ou ne voulaient pas qu'on inclue dans le processus de délivrance des permis. Nous étions préoccupés par la sécurité publique.

Ce que j'entends, c'est que les armateurs ou quelqu'un d'autre semblent jouir d'un droit de veto qui, à mon sens, vous empêche de faire ce qui est dans l'intérêt public. Il y a un certain temps, vous avez formulé des propositions et vous nous avez dit qu'elles étaient inacceptables. Je ne comprends pas. Qu'entendez-vous par inacceptables? Elles étaient fondées sur la sécurité des citoyens et de l'environnement dans lequel évoluent les navires et, pourtant, il semble y avoir une entité cachée quelque part qui peut simplement opposer son veto à toute proposition qui est dans l'intérêt public. J'ai du mal à comprendre cette version biaisée de la primauté de l'intérêt public.

M. Douglas Smith: Selon mon expérience — et elle précède ma nomination à titre de président du conseil d'administration —, lorsque Robert affirme que les propositions étaient inacceptables, cela signifie qu'une des parties jugeait toujours inacceptable ce qui avait été proposé. C'était peut-être les armateurs, peut-être les pilotes, ou peut-être le ministre gouvernemental. Mais dans tous les cas, chaque fois qu'une personne jugeait la proposition inacceptable, personne ne voulait aller de l'avant en dépit de cela. Donc, il y a eu un certain nombre de tentatives pour y arriver, mais elles ont toutes échoué, soit parce que le Parlement a été prorogé, des élections ont

été déclenchées, la question a été oubliée et nous avons recommencé à zéro, ou soit quelqu'un poussait quelqu'un d'autre à dire « Oh, il faut que d'autres études soient menées; ils n'ont pas encore terminé tout leur travail. » Et nous recommençons à tourner en rond et à exécuter d'autres travaux.

M. David Christopherson: Quelle voix influençait les autres?

M. Douglas Smith: Selon l'objection soulevée à l'égard de la proposition à l'étude à ce moment-là, cela pouvait être les pilotes ou les armateurs canadiens. Tous deux exercent activement leur influence...

• (1630)

M. David Christopherson: Je suis désolé, mais, si cela est censé me rassurer, ce n'est pas le cas.

M. Douglas Smith: Non, mais ils exercent activement leur influence sur le processus politique.

M. David Christopherson: Merci, monsieur le président. Je vous en sais gré.

Le président: Merci, monsieur Christopherson.

Merci, monsieur Smith.

Chers collègues, cela met fin aux séries de questions. Nous allons maintenant demander à la vérificatrice, puis à vous, monsieur Lemire, de formuler, s'il y a lieu, des observations finales.

Mme Sheila Fraser: Merci, monsieur le président.

J'aimerais simplement faire remarquer qu'il s'agit là d'une grave question. Cela dure depuis près de 35 ans. Il n'y a pas seulement nous que cela inquiète. Un certain nombre d'études et de rapports ont également soulevé cette question. Donc, nous pensons qu'il est important qu'elle soit résolue. Cela ne signifie pas nécessairement que les gens doivent s'asseoir et passer des examens, mais cela veut dire que l'administration de pilotage doit avoir la certitude que, lorsque ces sociétés lui affirment que des gens sont compétents, ils le sont effectivement.

Le président: Monsieur Lemire.

M. Robert Lemire: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec Mme Fraser. C'est l'une des priorités de l'administration, et ce, depuis trois ou quatre ans, en particulier depuis la nomination du nouveau président. Nous allons faire de notre mieux aussitôt que possible.

M. David Christopherson: Ce sera toujours une priorité dans 10 ans.

Le président: Au nom de tous les membres du comité, je veux vous remercier d'avoir comparu aujourd'hui. Comme je l'ai dit, c'est la première fois que le comité procède à un examen spécial, et j'ai trouvé cela très intéressant.

Nous allons maintenant suspendre nos travaux pour passer de la mer aux chemins de fer en accueillant VIA Rail. Nous allons faire une pause d'une minute pour faciliter la rotation des témoins.

• _____ (Pause) _____
•

Le président: Nous reprenons nos travaux.

La deuxième partie de la séance, la dernière heure, sera consacrée à l'examen spécial des sociétés d'État. Dans ce cas-ci, VIA Rail Canada.

Les membres du comité sont très heureux d'accueillir pendant cette heure Sheila Fraser, du Bureau du vérificateur général. Elle est accompagnée de René Béliveau, directeur principal. Et nous accueillons Paul Côté, président et chef de la direction de VIA Rail Canada. Il est accompagné de Robert St-Jean, chef des services financiers et de l'administration, et de Christena Keon Sirsly, chef de la stratégie de l'entreprise.

Au nom du comité, je souhaite à tous la bienvenue.

Comme je l'ai fait pendant la séance précédente, je vous demanderais de faire vos déclarations liminaires, en commençant par vous, madame Fraser.

• (1635)

Mme Sheila Fraser: Merci, monsieur le président.

[Français]

Monsieur le président, je vais maintenant souligner les constatations découlant de l'examen spécial de VIA Rail Canada. Je suis accompagnée de René Béliveau, directeur principal, qui était responsable de cette vérification.

Notre examen visait la période comprise entre juin 2007 et février 2008. La vérification a révélé une lacune importante dans les systèmes et les pratiques de VIA Rail. En effet, VIA Rail n'a pas l'assurance raisonnable qu'elle pourrait relever les défis stratégiques auxquels elle fait face présentement. Ces défis pourraient avoir un impact sur la réalisation du plan d'entreprise de la société pour la période 2007-2011.

La société n'est pas propriétaire de la majorité des voies ferrées qu'elle utilise, et tout usage supplémentaire de celles-ci doit être négocié avec les propriétaires. Le plan d'entreprise est fondé sur la réussite des négociations actuelles avec le principal fournisseur du réseau des voies ferrées, et ce, à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire dont dispose VIA Rail. Une nouvelle entente de service est donc essentielle pour que VIA Rail puisse atteindre les objectifs énoncés dans son plan d'entreprise. Au moment de la rédaction de notre rapport d'examen spécial, l'issue des négociations demeurait incertaine et les sociétés n'avaient pas élaboré de stratégies de rechange en cas d'échec des négociations.

[Traduction]

Le plan d'entreprise 2007-2011 repose de plus sur l'accroissement de l'achalandage et l'augmentation des recettes. Il s'agit là d'un autre défi de taille pour VIA qui, dans le passé, a eu de la difficulté à atteindre de tels objectifs. Par exemple, le plan d'entreprise de 2002-2006 prévoyait une augmentation des revenus de 230 millions de dollars de plus que ce qui a été effectivement réalisé. Il prévoyait également une amélioration de la ponctualité des trains alors que la performance réelle est demeurée en-deçà de 80 p. 100.

Nous avons constaté que la société avait amélioré ses pratiques dans d'autres secteurs, notamment les ressources humaines, l'orientation-client et le marketing. Nous avons également cerné certains aspects nécessitant des améliorations, particulièrement au plan des technologies de l'information, de la sécurité et de la gestion environnementale.

VIA Rail a accepté toutes nos recommandations et nous a indiqué qu'elle prendrait des mesures rapides pour donner suite à nos préoccupations. Toutefois, comme les travaux de cette vérification ont été achevés en février 2008, je ne peux faire d'observation sur les mesures qui ont été prises depuis. Le comité voudra peut-être demander des précisions aux représentants de VIA sur les actions prises par l'entité pour donner suite à nos recommandations.

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Fraser.

Je cède maintenant la parole à M. Côté.

M. Paul Côté (président et chef de la direction, VIA Rail Canada inc.): Bonjour, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité permanent. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

J'aimerais exprimer ma reconnaissance en ce qui a trait aux remarques de la vérificatrice générale et au précieux travail accompli par son Bureau. La relation entre une société et un groupe de vérification externe prend souvent un ton de confrontation, ce qui n'est certainement pas le cas pour VIA Rail. Le Bureau de la vérificatrice générale, ou BVG, apporte au processus d'examen spécial une multitude de connaissances et de compétences uniques, et VIA se réjouit de cette occasion de tirer profit d'une telle expertise. L'approche adoptée tout au long de l'Examen spécial de 2008 nous a paru à la fois intelligente et constructive. Les observations présentées dans le Rapport nous ont été précieuses. VIA appuie pleinement toutes les recommandations de ce Rapport et les a déjà mises en application.

[Français]

Nous apprécions également qu'on ait reconnu les progrès réalisés par VIA Rail depuis le dernier examen spécial, particulièrement en ce qui concerne les améliorations continues apportées aux pratiques de gouvernance et la transformation réussie de notre service des ressources humaines, qui est devenu une ressource plus stratégique pour la société.

L'examen spécial a identifié une lacune substantielle dont je parlerai plus en détail dans un instant. J'aimerais d'abord souligner que je suis satisfait des autres conclusions du rapport selon lesquelles les ressources matérielles, humaines et financières de la société sont gérées de façon économique et efficiente. Les activités de VIA Rail sont exécutées avec efficacité.

La lacune importante identifiée se rapporte au processus de planification de VIA Rail, qui n'a pas réussi à garantir que la société peut atteindre les objectifs qu'elle a fixés dans le cadre du financement de l'État disponible. Cette conclusion est imputable à deux raisons principales.

[Traduction]

En premier lieu, le Rapport indique que les objectifs de rendement prévus de VIA dépendent de l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Au moment de la rédaction du rapport, comme Mme Fraser vient de l'indiquer, l'entente de services ferroviaires conclue avec le CN, à qui appartient la majeure partie de l'infrastructure, allait expirer sous peu, et le rapport présente un certain scepticisme quant à la négociation d'une nouvelle entente qui permettrait d'obtenir l'accès dont nous avons besoin. Cependant, nous avons depuis négocié une entente de services de dix ans avec le CN. Cette entente est entrée en vigueur en janvier dernier. Dans l'ensemble, elle a été simplifiée et modernisée pour refléter l'évolution des activités de VIA au fil des ans. De plus, elle prévoit un accès stable aux voies ferrées qui faisait défaut au moment de la rédaction du rapport de la vérificatrice générale.

En outre, dans le cadre du programme actuel d'investissements en immobilisations, VIA travaille en étroite collaboration avec le CN pour améliorer la capacité de l'infrastructure afin d'accroître la circulation liée au service ferroviaire voyageurs. En juillet dernier, nous avons annoncé conjointement le projet de VIA et du CN pour la subdivision Kingston, un investissement d'infrastructure évalué à plus de 300 millions de dollars. Ce projet améliorera la capacité et l'accessibilité pour nos trains dans la subdivision Kingston, et offrira des garanties quant à l'accès aux voies ferrées pour des liaisons supplémentaires dans l'avenir. Les négociations avec le CN se poursuivent, et nous prévoyons qu'elles seront bientôt terminées.

• (1640)

[Français]

Une deuxième raison principale mentionnée dans le rapport souligne les préoccupations à propos de la capacité de VIA d'atteindre ses objectifs, dont les cibles financières établies dans le Plan d'entreprise 2002-2006.

[Traduction]

M. Terence Young: J'invoque le Règlement: il n'y a pas de traduction.

Le président: Peut-être pourriez-vous revenir aux deux paragraphes précédents, monsieur Côté. Vous voudrez peut-être aller plus loin.

M. Paul Côté: Je voulais vous donner plus de temps pour poser des questions.

Je vais essayer.

[Français]

L'incapacité à obtenir un plus grand accès aux voies ferrées afin d'ajouter des liaisons a sans aucun doute eu une incidence sur l'atteinte de ces cibles financières par VIA.

Cette situation est également liée à la conjoncture sur le marché, notamment au ralentissement sans précédent enregistré par le marché canadien des voyages et du tourisme en 2003 et en 2004.

Comparativement à l'industrie dans son ensemble, VIA a enregistré un rendement plutôt satisfaisant. Par ailleurs, bien sûr, les cibles financières ont été ajustées dans le Plan d'entreprise de 2003-2007 et dans chaque version subséquente du plan, dans le cours normal du processus de planification.

Cependant, le contexte au cours des cinq dernières années, notamment la crise économique que nous traversons maintenant, entraîne de réelles préoccupations à propos de la capacité de VIA à réagir aux baisses du marché dans le cadre de son mandat d'exploitation actuel.

Quand la demande baisse, toute entreprise doit réduire ses coûts afin de pallier le déficit des produits. Un fabricant, par exemple, éliminera une gamme de produits ou retardera le lancement d'un nouveau produit. Chez VIA, cependant, une énorme partie de nos coûts sont prédéterminés et ne sont pas liés à la demande du marché. Nous exploitons des services en vertu d'un mandat et ne disposons que de peu de souplesse quant aux coûts essentiels associés au maintien en service des trains, et ce, que des voyageurs y prennent place ou non.

Il s'agit d'une réalité pour VIA, conformément à la façon dont notre mandat d'exploitation est actuellement défini. Et cela est associé à des enjeux qui vont au-delà de la portée du rapport d'examen spécial.

[Traduction]

Dans le rapport, on recommandait toutefois, à juste titre, que VIA détermine et clarifie les risques ayant des répercussions sur sa capacité à atteindre ses objectifs stratégiques, et prépare des stratégies de rechange décrivant comment la société pourra réagir à de tels risques, et quelle est l'incidence potentielle sur le financement fourni par le gouvernement. Notre plan d'entreprise actuel précise et quantifie les principaux risques liés aux recettes provenant du transport de voyageurs, à la fluctuation du coût du carburant, aux changements relatifs à l'entente de services et à la fluctuation des dépenses, de même que les avantages découlant des investissements dans le matériel roulant et dans l'infrastructure.

En outre, nous passons régulièrement en revue nos activités afin de déterminer des façons de réduire notre dépendance à l'égard du financement d'État. En 2009, ces mesures ont compris la réorganisation de la capacité des trains en fonction de la demande, l'ajustement des niveaux de dotation en personnel pour la prestation de services et la réduction des autres dépenses discrétionnaires. Nous analyserons et renégocierons également les contrats d'approvisionnement.

Le résumé des principales conclusions tirées du rapport d'examen spécial précise trois autres domaines dans lesquels VIA doit intervenir, soit la technologie de l'information, la gestion environnementale et la sûreté.

Un nouveau poste de chef, Technologie de l'information, a été créé et pourvu en juillet dernier afin de superviser le plan stratégique de VIA en matière de technologie de l'information, et pour veiller à ce que les objectifs stratégiques soient atteints de façon efficace. Conformément aux recommandations, nous intégrons un cadre de gestion des risques liés à la TI à notre nouveau programme de sûreté de la TI. Tous les éléments essentiels de cette initiative de sûreté seront mis en place d'ici la fin de l'année prochaine.

• (1645)

[Français]

En ce qui concerne la gestion environnementale, nous continuons de mettre en oeuvre notre Système de gestion de l'environnement, comme le recommande le rapport. Nous mettons en particulier l'accent sur l'identification, l'évaluation et le contrôle des risques environnementaux à l'aide d'une méthodologie d'évaluation des risques. Une mise en oeuvre complète est prévue pour le deuxième trimestre de 2010.

Enfin, VIA a terminé une évaluation complète des postes d'employés et d'entrepreneurs pour déterminer les exigences appropriées relatives aux certificats de sécurité. Nous convenons qu'il s'agit d'une étape fondamentale pour protéger les voyageurs et les employés, de même que nos immobilisations. Un nouveau système de cotes de sécurité sera mis en place l'an prochain.

En fait, nous avons agi rapidement pour mettre en place les 14 recommandations contenues dans le rapport d'examen spécial. Dans chacun des cas, la mise en oeuvre est soit déjà terminée, soit en voie de l'être dans un avenir rapproché.

[Traduction]

Je crois donc que nous nous employons à remédier à toutes les préoccupations soulevées dans le cadre de l'examen spécial de la vérificatrice générale, et que ces mesures se sont traduites par des avantages pour VIA.

Les recommandations nous ont aidés à élaborer une meilleure planification stratégique et de meilleurs cadres d'exploitation dans l'ensemble de la Société. Il s'agit d'une réalisation appréciable qui souligne la valeur réelle et constructive du travail effectué par le BVG.

Mes collègues et moi sommes à votre disposition pour discuter de ces conclusions en plus grand détail et pour répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Côté.

Madame Crombie, vous avez sept minutes.

Mme Bonnie Crombie: Merci de votre exposé, monsieur Côté.

Vous êtes confrontés à d'importants défis, ainsi que l'a fait remarquer la vérificatrice générale: la justesse des prévisions des recettes, l'achalandage et l'amélioration de la ponctualité des trains, qui est inférieure au taux global; ce à quoi se rajoute la difficulté de ne pas posséder vos propres voies ferrées.

La vérificatrice générale n'a pas obtenu l'assurance raisonnable que la société pourrait atteindre les objectifs énoncés dans son plan stratégique afin d'améliorer de manière importante la viabilité financière de l'entité, objectifs qui consisteraient à accroître les revenus de la société de 180 millions de dollars, ou de 39 p. 100, de même que d'augmenter l'achalandage de 30 p. 100, comme vous le décrivez. Donc, êtes-vous actuellement en voie de réaliser ces objectifs d'accroissement de l'achalandage et des revenus? En bonne voie — sans vouloir faire de jeux de mots.

M. Paul Côté: Non, cela me plaît bien. C'est un bon choix de mots.

Le rapport dont nous discutons concerne la période de 2003 à 2008. Si vous voulez parler de 2009, je dois vous dire que nous avons du mal à atteindre nos objectifs en matière de recettes.

Lorsque nous avons déterminé nos objectifs à la fin de l'automne 2008 en vue de leur approbation par le conseil d'administration et de leur présentation au gouvernement, il est évident que personne n'aurait pu prévoir la gravité de la récession que nous traversons actuellement. Nous ratons donc nos cibles dans une proportion assez comparable à celle de l'industrie dans son ensemble, selon un pourcentage qui se situe quelque part entre 12 p. 100 et 15 p. 100.

Mme Bonnie Crombie: Vous avez parlé d'un accroissement de la capacité. Une amélioration de la capacité aura-t-elle pour effet d'augmenter l'achalandage, puis les revenus?

M. Paul Côté: Oui. Toutefois, une augmentation de la capacité ne va pas sans des négociations avec Canadien national en vue d'accroître et d'améliorer l'infrastructure. Ces négociations avec le CN, qui avancent bien, sont celles dont j'ai parlé dans mes remarques, et nous espérons que d'ici très peu de temps, nous bénéficierons du cadre nécessaire pour lancer ces programmes. Nous nous attendons à ce que ceux-ci soient menés à terme au cours des 24 à 30 prochains mois.

Mme Bonnie Crombie: Un plan de commercialisation énergétique est-il en place pour remédier au problème sur le plan de l'achalandage?

M. Paul Côté: Nous avons un plan de commercialisation qui est revu chaque année par le conseil d'administration. Nous disposons d'un plan d'orientation-clients, d'un plan de commercialisation et d'un plan promotionnel. Pour ce qui est du plan de commercialisation, il devra faire l'objet d'une révision, et pas seulement en ce qui

concerne les liaisons supplémentaires. Car, comme vous le savez, le programme d'investissement comprend aussi une importante amélioration du parc de matériel roulant, donc une modernisation des équipements du corridor de l'Ouest canadien et de l'Est.

Ainsi, une fois que nous disposerons de tous ces éléments au terme de leur exécution, nous créerons certainement un plan de commercialisation plus énergique.

Mme Bonnie Crombie: Quelles ont été les conséquences de la grève de l'été dernier?

M. Paul Côté: De quel point de vue? Financièrement?

• (1650)

Mme Bonnie Crombie: Oui, et a-t-elle aussi eu des effets à long terme sur l'achalandage, le fonds commercial et tout le reste?

M. Paul Côté: Oui, elle a eu des conséquences. En fin de compte, lorsque nous examinons ces gros rabais que nous avons offerts par la suite sur le marché pour inciter les gens à revenir au train, nous constatons que nous sommes retrouvés dans une situation financière positive, parce que nous avons créé suffisamment de nouveaux déplacements.

Mme Bonnie Crombie: Mais il s'agissait de déplacements à prix réduit; vous donniez...

M. Paul Côté: Oui, il s'agissait de déplacements à prix réduit, mais en raison de leur grande quantité, nous nous sommes retrouvés dans une situation financière favorable.

Mais du point de vue de notre réputation, être atteint par une grève n'est jamais plaisant.

Mme Bonnie Crombie: D'accord. J'ai deux autres questions.

En ce qui a trait aux taux de ponctualité, ils sont également faibles, inférieurs à... Je pense qu'on fournit un point de référence, ici: votre taux de ponctualité est de 80 p. 100. Comment cela se compare-t-il, sur le plan international, aux États-Unis ou à l'Europe? D'après ce qu'on nous a dit, les trains allemands pourraient vous en remonter.

M. Paul Côté: Il est très délicat de comparer ces réseaux, car tout d'abord, lorsqu'on regarde l'Europe et les réseaux ferroviaires qui sont généralement sur l'écran radar de tout le monde, le train à grande vitesse fonctionne de manière indépendante. Il n'y a pas de trafic du fret; le TGV est seul sur les rails, de sorte que les Européens peuvent atteindre des taux de ponctualité très élevés, et c'est d'ailleurs le cas. Je sais que les Japonais ont un taux de ponctualité de 99 p. 100, mais seuls des trains Shinkansen parcourent les rails, et rien d'autre. La même chose vaut pour d'autres réseaux.

Dans notre cas, nous partageons l'infrastructure, et je dois vous dire qu'au fil des ans, cela a constitué un défi. Récemment, grâce à cette nouvelle entente de services ferroviaires, je pense que nous avons fourni un bien meilleur cadre pour gérer cette situation. Jusqu'ici, les résultats pour 2009 indiquent une importante amélioration. Notre taux de ponctualité dépasse les 85 p. 100, et nous sommes plus satisfaits en ce moment qu'avant cette entente.

Mme Bonnie Crombie: Je vous pose une dernière question rapide, car je crois que mon temps est pratiquement écoulé. On a annoncé, dans le dernier budget, qu'un nouveau train passerait par Peterborough, Oshawa et Whitby, et je me demandais si cela faisait partie du plan stratégique.

M. Paul Côté: Je suis navré; je n'ai pas compris votre question.

Mme Bonnie Crombie: Ce nouvel itinéraire de train qui traversera Peterborough, Oshawa et Whitby est-il compris dans le plan stratégique?

M. Paul Côté: Non; le train Peterborough-Toronto ne fait pas du tout partie du mandat de VIA. On ne nous a pas demandé de nous occuper de ce dossier. Je crois qu'il s'agit d'une initiative de GO Transit.

Mme Bonnie Crombie: Oh, il s'agissait d'un train GO.

Très bien; merci, monsieur le président.

Le président: Madame Faille, pour sept minutes.

[Français]

Mme Meili Faille: Je vais partager mon temps avec mon collègue M. Nadeau.

Ce n'est pas parce que ce n'est pas compliqué: les gens de VIA Rail savent combien c'est compliqué de passer dans Vaudreuil-Soulanges. Pratiquement tout le transport ferroviaire passe dans ma circonscription. Ce qui concerne VIA Rail m'est donc assez familier. Cependant, mon collègue a des questions à vous poser, et je vous reviendrai après cela.

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Madame Fraser, vous dites que le système de gestion de la sécurité est efficace. C'est un des constats de choses qui fonctionnent bien.

Je voudrais savoir quelque chose, bien que ce soit peut-être dans un autre cadre. L'été dernier, il y a eu un incident dans le transport ferroviaire des passagers entre Toronto et Ottawa; on a dû évacuer les citoyens. Je ne sais pas si vous êtes au courant.

M. Paul Côté: Oui.

M. Richard Nadeau: Le problème, c'est que VIA Rail n'a pas été en mesure — c'est du moins ce qui a été rapporté et ce qu'on a lu dans les journaux — de donner les indications en français dans un corridor dit bilingue. Sur le plan de la sécurité, c'est majeur.

D'abord, comment se fait-il que vous n'avez pas du personnel capable de donner des consignes en français en tout temps, en particulier quand il y a un élément d'urgence et qu'on ne connaît pas l'ampleur de l'urgence? Ensuite, qu'avez-vous fait ou qu'allez-vous faire pour remédier à cette situation?

M. Paul Côté: Monsieur Nadeau, on va corriger les faits. Tout le personnel qui était à bord de ce train était bilingue. Les annonces initiales au public ont été faites dans les deux langues officielles.

Le problème est survenu à deux niveaux. D'abord, on a fait l'annonce initiale, les gens se sont dispersés et on a commencé à travailler avec les premiers répondants, le personnel d'urgence qui est venu aider. Ces gens étaient des pompiers, des ambulanciers, des policiers qui venaient des localités dans lesquelles on se trouvait. Or, c'est un fait que des voyageurs ont été en contact avec ces gens qui les ont aidés à évacuer le train et à se diriger vers l'endroit de rassemblement et qui ne parlaient qu'anglais. Ce n'était pas du personnel de VIA Rail.

Dans ce train, le personnel de VIA Rail était bilingue. Je suis chez VIA depuis les tout débuts, soit depuis 1978. Je suis dans le domaine du chemin de fer depuis 1972 et j'ai participé à cette décision lorsque, en 1985, nous avons décidé de n'engager que du personnel bilingue pour les positions qui traitent avec les passagers directement. Dans ce train, le personnel était effectivement bilingue.

Le premier incident porte sur le fait que des voyageurs ont effectivement été en contact avec des gens issus d'autres organisations que VIA Rail et qu'ils n'ont malheureusement pas pu être servis en français.

Il y a un second incident. Demain, je comparaitrai devant le Comité permanent des langues officielles, ici, pour expliquer cette

situation, notamment, qui porte sur la personne qui a représenté VIA Rail dans les médias et qui a fait un commentaire tout à fait inacceptable. Nous nous sommes excusés, et je vais le faire demain plus formellement au comité. Elle a dit que le train était en Ontario et que c'était dans une province anglaise. Inacceptable!

Vous pouvez être assuré que des suivis ont été faits à cet égard. Soyez assuré d'une chose: on est engagés et on a un très bon dossier auprès du Commissariat aux langues officielles quant au respect de la loi à laquelle on est assujettis.

• (1655)

M. Richard Nadeau: Merci bien de cet aspect. D'ailleurs, on se reverra demain au Comité permanent des langues officielles.

M. Paul Côté: Parfait, j'aurai une explication.

M. Richard Nadeau: J'aurai le plaisir de vous entendre de nouveau.

Des voix: Ah, ah!

M. Richard Nadeau: J'ai eu un scoop aujourd'hui, c'est bon!

Je suis originaire de Hawkesbury. Je suis le député de Gatineau. Je prends le train à l'occasion, pas très souvent. Une chose m'étonne. Mon observation rejoint un des points soulevés et porte sur la question de l'achalandage.

J'ai vu dans le document qu'un but, un objectif, était d'augmenter l'achalandage dans une proportion de 30 p. 100, et c'est un objectif de 5 p. 100 que vous avez été capables d'atteindre. Pourtant, le train offre beaucoup de confort. C'est peut-être une question de coût; je ne sais pas.

Selon vous, quels aspects devrait-on développer pour faire en sorte qu'effectivement le train... On parle d'une société qui se veut plus verte, etc., et on dit que le train est un élément de solution pour justement faire en sorte... Est-ce une question de volonté gouvernementale, une question de promotion?

M. Paul Côté: Ça commence par une volonté gouvernementale, puisque le gouvernement est l'actionnaire de la compagnie. La clé du succès, dans notre cas, c'est ce qu'on est en train de mettre en place tranquillement: des fréquences supplémentaires afin d'offrir au public un service plus pertinent.

On est en compétition avec le marché du transport, que ce soit l'autocar, l'avion ou autre. Le plus grand compétiteur est l'automobile: 80 p. 100 des déplacements dans le corridor se font en automobile privée. L'avion, l'autobus et le train se partagent le reste du marché. Dans un premier temps, c'est la fréquence qui permet d'offrir un produit plus pertinent et du choix.

Le deuxième aspect auquel on travaille est la vitesse des trains. Il y a des limites de vitesse ferroviaire. On essaie de bâtir des voies ferrées et suffisamment de voies d'évitement et de troisièmes voies afin de pouvoir maintenir une vitesse moyenne plus élevée et avoir de plus grands segments où on peut rouler à 160 km/h. C'est la théorie sous-jacente de notre programme d'investissement, dont la mise en place prendra quelques années. Il devrait être complété à la fin de 2012.

À titre d'expérience, on a augmenté la vitesse des trains dans certains segments entre Ottawa et Toronto. Entre Montréal et Ottawa, on a augmenté la vitesse et les fréquences. Les résultats le prouvent: ce sont des cibles qu'il est possible d'atteindre, en autant que les autres parties de la stratégie fonctionnent bien.

[Traduction]

Le président: Il reste 40 secondes.

[Français]

Mme Meili Faille: Dans la région de Vaudreuil-Soulanges, on développe actuellement une gare intermodale. Avez-vous des préoccupations par rapport à vos objectifs pour le corridor Québec-Windsor?

M. Paul Côté: On a des préoccupations tant et aussi longtemps que les plans qui sont sur la table ne sont pas finalisés et acceptés par tous; il est toujours possible qu'ils changent. Tant et aussi longtemps que ce ne sera pas complété et accepté par toutes les parties, on sera préoccupés.

Ce qu'on voit actuellement, à la gare de Dorval en particulier, nous satisfait. On trouve que c'est une solution acceptable.

Mme Meili Faille: Il semble qu'à la municipalité des Cèdres, on va utiliser davantage les trains de marchandises.

M. Paul Côté: Dans ces arrangements, on demande des fréquences supplémentaires. Pour implanter ces fréquences, il faut ajuster l'infrastructure en conséquence. On essaie de le faire de façon à ne pas créer de tensions avec les communautés que vous représentez.

Mme Meili Faille: D'accord.

Le président: Merci, madame Faille et monsieur Côté.

[Traduction]

Monsieur Christopherson, vous avez sept minutes.

• (1700)

M. David Christopherson: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup à vous tous de votre présence aujourd'hui.

Le rapport de la vérificatrice générale faisait état des défis liés à votre plan d'entreprise de 2007-2011 en raison des problèmes que vous éprouvez sur le plan des revenus et de la ponctualité. Quant à vous, monsieur Côté, vous avez déclaré que vous aurez du mal à atteindre vos objectifs.

J'aimerais savoir quelle partie du plan d'entreprise sera maintenant compromise à cause de ces défis?

M. Paul Côté: Nous venons d'avoir une réunion du conseil d'administration, lundi et mardi, où nous avons discuté du plan d'entreprise et du besoin de réajuster les prévisions de revenu pour les années à venir, compte tenu de l'année que nous connaissons en ce moment. Il nous faut donc être réalistes.

Monsieur, c'est exactement la même chose que nous avons vécue en 2003-2004 avec le SRAS, avec les feux de forêt en Colombie-Britannique et les ouragans dans l'Est: notre assiette du revenu a subi d'importants effets négatifs des suites de ces événements. Nous avons donc dû réajuster les plans d'entreprise qui ont suivi en fonction de cette base du revenu différente.

La difficulté que nous avons, comme je l'ai dit dans mes remarques, c'est que pour pouvoir équilibrer notre plan d'entreprise et minimiser les répercussions d'un financement additionnel, nous tentons de trouver des moyens de contrôler les dépenses mais, compte tenu du mandat que nous avons et du réseau que nous

administrons, nous devons composer avec une énorme base de coûts fixes.

Voilà donc le défi, et...

M. David Christopherson: Je le conçois, et j'entends ce que vous dites. Cela ne me pose aucun problème, mais j'aimerais toujours savoir quels genres d'initiatives vous espériez réaliser mais serez maintenant incapables de mener à bien dans la pratique.

M. Paul Côté: Je ne crois pas que nous transignons sur des problèmes que nous souhaitons régler. Nous avons souligné la question évoquée par la vérificatrice générale quant au fait que les liaisons additionnelles sont à l'origine d'une bonne partie de l'augmentation du pourcentage que nous prévoyons.

Donc, nous respectons nos plans. Nous procédons aux modifications de notre équipement, et nous investissons dans nos stations et dans notre infrastructure. Une fois que l'entente avec le CN sera conclue, si elle devait être conclue, nous sommes confiants de pouvoir atteindre les objectifs fixés et de réaliser les augmentations des taux — bien que ce soit à partir d'une base différente, car la base de revenu n'est pas la même que lorsque nous avons initialement mis sur pied ce programme, si vous voyez ce que je veux dire.

M. David Christopherson: Oui, je vois. Vous dites que vous serez encore capables d'atteindre ces résultats financiers.

M. Paul Côté: Nous serons en mesure d'atteindre les objectifs financiers précisés dans ce nouveau plan...

M. David Christopherson: Dans le nouveau.

M. Paul Côté: ...qui tient compte...

M. David Christopherson: Ce qui m'intéresse, c'est la différence entre le nouveau plan et l'ancien, en termes réels, concrètement.

Vous semblez dire qu'il n'y a aucune différence, mais j'aimerais en être sûr.

M. Paul Côté: Il y aura une incidence sur...

M. David Christopherson: C'est ce que je demande, monsieur. À quels types de répercussions nous, le public canadien, pouvons-nous nous attendre en conséquence des revenus moins élevés que prévu?

Il est probable que vous n'arriverez pas à faire tout ce que vous espériez faire selon vos prévisions de revenu originales. Donc, ma question est celle-ci: quelle est la différence entre ce que vous espériez réaliser entre 2007 et 2011 et vos objectifs actuels, en fonction des nouveaux chiffres sur les recettes?

M. Robert St-Jean (chef services financiers et administration, VIA Rail Canada inc.): Le montant est de 200 millions de dollars sur cinq ans.

M. David Christopherson: Mais qu'est-ce que cela signifie? Cela implique nécessairement que certains projets ne pourront voir le jour. Vous ne dépenserez pas cet argent à certaines fins. Alors, quelles sont les choses auxquelles vous ne consacrerez pas l'argent prévu?

M. Paul Côté: Une bonne partie de ce que nous n'avons pas réalisé est en lien avec le fait qu'il faut plus de temps. Autrement dit, notre équipement vieillit, et nous n'avons pas les liaisons que nous souhaiterions avoir. Avec le temps, les revenus arrivent plus tard, ce qui crée évidemment l'écart que nous accusons en ce moment.

Cela répond-il à votre question?

M. David Christopherson: Vous y répondez, oui et non. Ça va pour ce qui est du processus, mais je ne sais toujours pas si vous devrez renoncer à vos plans concernant un train, une gare ou un nouveau projet en particulier. C'est tout ce que j'essaie de déterminer. Ce n'est pas une question piège; je veux simplement savoir qu'est-ce qu'il vous sera impossible de faire, par rapport à ce que vous souhaitiez accomplir, si vous ne disposez pas d'autant d'argent.

M. Paul Côté: Dans mon allocution, j'ai mentionné que le plan établi pour la période de 2010 à 2014 comporte une section faisant état des risques auxquels vous faites référence et des stratégies à adopter en pareil cas. Nous avons donc cerné ces risques. Nous avons indiqué à notre conseil d'administration que si la situation ne s'améliore pas au cours des prochains mois, il nous faudra songer sérieusement à apporter des ajustements à nos offres de service. Je veux dire par là que nous devons revoir la fréquence de certaines liaisons, le fonctionnement de certains trains. C'est le genre de mesures qu'il faut prendre.

M. David Christopherson: Je ne voudrais pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais j'essaie simplement de comprendre. S'agit-il uniquement d'une question de gestion de fonds? J'invite la vérificatrice générale à intervenir si elle le juge bon pour m'aider à y voir plus clair, mais êtes-vous en train de nous dire qu'en gérant efficacement votre trésorerie tout en échelonnant certains projets, vous éviterez vraiment tout impact sur vos initiatives majeures?

Vous aurez moins d'argent à votre disposition, ce qui fait que vous ne serez pas en mesure de faire autant de choses. Je souhaite seulement déterminer quelles sont ces choses que vous ne pourrez plus faire, alors que vous les aviez planifiées. C'est comme si vous gériez en quelque sorte les événements d'une certaine manière et qu'on en arrive à une seconde étape; si la situation se détériore, c'est la voie que vous allez choisir.

M. Paul Côté: Notre projet d'immobilisations va être mené à terme comme prévu au départ. Il est important que nous le fassions pour assurer la fiabilité de notre flotte.

M. David Christopherson: Même si vous n'avez pas l'argent nécessaire?

M. Paul Côté: Nous avons cet argent. Il nous a été alloué par le gouvernement. Alors l'allocation pour les immobilisations...

M. David Christopherson: D'accord. On parlerait ici de l'injection de fonds.

M. Paul Côté: Oui, nous avons l'argent requis.

La difficulté vient des pertes de revenus que nous subissons actuellement, c'est-à-dire pour les années 2010 et 2011. Comme je vous l'indiquais tout à l'heure, nous avons dit à notre conseil d'administration que si nous ne pouvions pas constater une hausse importante de nos revenus alors que nos coûts demeuraient fondamentalement les mêmes, nous allions nous retrouver avec un problème de financement. Il y aura des répercussions sur les fonds obtenus du gouvernement aux fins de nos opérations, et nous devons nous tourner vers la fréquence de nos liaisons et la structure de notre réseau pour trouver des solutions. Il faut ainsi rétrécir le réseau, diminuer les fréquences, de manière à ne pas...

M. David Christopherson: Vous ne procédez donc pas à des réductions actuellement...

• (1705)

M. Paul Côté: Nous ne faisons pas de coupures pour l'instant.

M. David Christopherson: ... mais vous dites que si la situation continue de se détériorer, ce sera la prochaine étape.

M. Paul Côté: Oui, nous pourrions être contraints de le faire.

M. David Christopherson: D'accord, je crois qu'on est arrivé à y voir plus clair.

Vous ne disposez d'aucun mécanisme permettant de vous assurer que les infrastructures ferroviaires appartenant à des tiers sont entretenues adéquatement, ce qui fait que vous n'avez aucun contrôle sur l'état des voies ferrées. Un certain nombre d'entre nous avons soulevé des préoccupations concernant les normes de sécurité et les choses pouvant se produire. Comment composez-vous avec le fait que vous ne disposez d'aucun moyen direct pour vous assurer que les voies ferrées sont entretenues suivant les normes auxquelles vous seriez en droit de vous attendre?

M. Paul Côté: Dans les nouvelles ententes que nous avons conclues avec les lignes ferroviaires sur courtes distances, nous avons prévu l'obligation pour ces entreprises de procéder régulièrement à des inspections des voies et de nous présenter des rapports écrits à ce sujet, en fonction des normes fédérales.

M. David Christopherson: Si vous n'êtes pas satisfait à ce moment-là, avez-vous des possibilités de recours?

M. Paul Côté: Bien évidemment, si le rapport que nous recevons indique un incident ou une situation pouvant être problématique, nous réagissons sans tarder.

M. David Christopherson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Christopherson.

Monsieur Saxton et monsieur Kramp, je crois que vous partagez votre temps.

M. Andrew Saxton: C'est exact. Merci, monsieur le président. Je vais poser la première question, après quoi je laisserai la parole à mon collègue.

J'aimerais d'abord savoir monsieur Côté de quelle manière seront utilisés les 407 millions de dollars annoncés par le ministre des Finances pour VIA Rail dans le plan d'action économique, et quels seront les impacts de ces nouveaux fonds sur les objectifs à long terme de votre société.

M. Paul Côté: Les répercussions seront considérables en raison des programmes d'investissement que nous déployons actuellement.

Si vous me permettez d'en faire une ventilation rapide, je dirais qu'il y a d'abord et avant tout les locomotives. Au bout de 25 à 30 ans d'usure, il est évident que nos locomotives ne sont plus aussi fiables qu'elles l'étaient au moment de leur acquisition. Nous procédons donc à un vaste programme de modernisation qui va non seulement accroître la fiabilité de l'équipement, mais aussi réduire dans une large mesure notre empreinte environnementale en diminuant notre consommation de carburant et nos émissions de gaz à effet de serre.

Deuxièmement, il faut penser au confort des passagers. Nous nous employons à remettre à neuf l'ensemble de nos équipements, ce qui nous permettra de positionner notre produit d'une façon bien différente par rapport à la situation actuelle.

Dans un troisième temps, il y a nos gares. C'est un peu la même histoire. Elles ont besoin de réparations importantes. C'est ce que reconnaît le gouvernement dans le cadre de ce programme et nous nous en réjouissons.

En quatrième lieu vient le programme d'infrastructures dont nous venons tout juste de discuter. Nous pourrions ainsi compter sur des fréquences accrues, des trains plus rapides et des trajets raccourcis, ce qui aura pour effet d'augmenter le nombre de passagers et les recettes.

C'est un programme formidable pour nous. Nous nous devons absolument de prendre toutes ces mesures. Nous n'avons pas manqué de remercier le ministre à maintes reprises pour ce soutien.

M. Andrew Saxton: Merci.

Le président: Monsieur Kramp.

M. Daryl Kramp: Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je crois que je vais débiter par quelques félicitations.

Je vis bien sûr le long du corridor Québec-Windsor d'où vous tirez peut-être plus de 70 p. 100 de vos recettes, et j'ai eu l'occasion de participer à une annonce à Belleville concernant un investissement de 300 millions de dollars dans votre projet pour la subdivision de Kingston. Voilà donc un élément positif. Mais il y en a d'autres.

Je prends le train à l'occasion depuis un certain nombre d'années et laissez-moi vous dire que ma satisfaction à titre de client a beaucoup augmenté au cours de la dernière année. Je me dois de féliciter VIA car le service offert est bien meilleur et les horaires sont beaucoup mieux respectés. Il ne fait aucun doute que vous avez fait de grands progrès. Comme il s'agit d'un marché concurrentiel, vous vous deviez d'agir pour assurer votre survie.

M. Paul Côté: Je vous remercie.

M. Daryl Kramp: Vous avez pris certaines mesures vraiment efficaces et je vous en remercie.

Pour en revenir à certains des problèmes relevés par la vérificatrice générale, je note 13 faiblesses en particulier, sans compter la lacune majeure mise au jour en matière de stratégie.

J'estime qu'il serait bon que VIA envisage sérieusement la possibilité de fournir à notre comité un plan d'action quant aux mesures envisagées pour corriger chacune de ces faiblesses, car je crois qu'aucun de ces éléments ne doit être négligé. Nous profiterons du temps qui nous est alloué ici pour en examiner quelques-unes. Je pense que certaines de ces questions devraient faire l'objet d'un suivi devant notre comité. Nous souhaiterions éventuellement disposer d'un plan écrit à cet égard. J'ose croire que le comité en aurait fait la demande de toute manière, mais j'estime cette requête justifiée et incontournable.

L'importance de cette entente de services ferroviaires d'une durée de 10 ans est un autre élément qui ressort clairement de la séance d'aujourd'hui. Elle touche tous les aspects, de votre rentabilité jusqu'à la sécurité des voies en passant par celle des passagers. Pourriez-vous nous fournir de plus amples détails à ce sujet? Nous sommes conscients que certains renseignements pouvant avoir une valeur concurrentielle ne devraient pas être rendus publics, mais je crois que si vous mettiez notre comité au fait des grandes lignes de cette entente, cela pourrait probablement atténuer bon nombre de nos inquiétudes. Je vous invite donc à réfléchir à cette possibilité.

Quelques questions me viennent à l'esprit. Air Canada a subi de lourdes pertes en ayant recours à des fonds de couverture pour éponger ses coûts de carburant. Comment VIA s'en est-elle tirée? Avez-vous été actifs sur le marché avec le même objectif, et dans quelle mesure avez-vous été touchés?

• (1710)

M. Paul Côté: Je vais d'abord répondre à vos deux premiers points.

Oui, nous pouvons vous fournir un document écrit. De fait, si cela vous convient, nous pouvons vous laisser dès aujourd'hui une mise à jour que nous avons préparée concernant les recommandations et le plan d'action. Nous en avons apporté des copies.

Nous pouvons vous laisser cette mise à jour, monsieur le président, et nous vous fournirons ensuite sur demande...

Le président: Nous vous en serions reconnaissants.

M. Paul Côté: D'accord. C'est ce que nous ferons.

De même, concernant l'entente de services ferroviaires avec le CN, en excluant certaines questions de nature confidentielle qui revêtent une importance commerciale, nous pouvons certes vous exposer les faits saillants, les principaux changements apportés à cette entente par rapport aux précédentes. Comme je l'ai indiqué dans mes remarques préliminaires, il s'agit de modifications importantes qui vont dans le sens de la modernisation de l'entente.

Par ailleurs, nous avons recours à la couverture carburant depuis bon nombre d'années déjà. Lorsque le prix du baril a atteint des sommets, nous passions pour des génies et les membres du conseil d'administration ne tarissaient pas d'éloges quant à notre prévoyance et à la pertinence de nos actions. Il va de soi que les réactions ont été fort différentes lorsque la tendance s'est inversée.

M. Daryl Kramp: C'est bien. Il y a donc un élément de passif à cet égard qui s'inscrit parmi vos coûts de fonctionnement courants.

M. Paul Côté: Effectivement.

M. Daryl Kramp: D'accord, merci.

Il y a un certain nombre d'années, le Bureau du vérificateur général a relevé différentes préoccupations en matière de sécurité dans le fonctionnement de l'ACSTA. Je note des préoccupations semblables à l'égard de certains aspects soumis à la présente vérification. On déplore notamment l'absence de système d'évaluation des risques et des menaces dans le secteur des technologies de l'information. On souligne aussi que la société ne dispose d'aucun cadre établi pour déterminer les niveaux de sécurité des employés. En toute franchise, il s'agit là de lacunes qui sont beaucoup plus importantes dans la conjoncture actuelle qu'elles ne l'étaient il y a 10, 15 ou 20 ans. Qu'il suffise de penser au vandalisme, au terrorisme et aux autres problématiques du genre.

Avez-vous un plan concret pour apporter des correctifs du point de vue de la sécurité et pourriez-vous le soumettre à notre comité?

M. Paul Côté: Vous constaterez dans le rapport que je vais vous laisser que nous avons donné suite à toutes ces recommandations. Pour ce qui est du problème de sécurité dans le secteur des technologies de l'information, nous avons déjà apporté certains changements et nous nous employons à en effectuer d'autres afin de contrer les risques d'intrusion et d'assurer toute la protection voulue à l'ensemble de l'information fournie par nos clients.

Le rapport d'étape que je vais vous fournir renferme également certaines observations concernant les questions de sécurité touchant les employés. Vous verrez là également que nous avons apporté certaines modifications à nos pratiques afin d'accroître la sécurité.

M. Daryl Kramp: Très bien. Merci beaucoup.

Dans une perspective strictement concurrentielle, du point de vue de l'usager, un étudiant qui souhaite se rendre de Belleville à Ottawa devra déboursier une vingtaine de dollars s'il prend l'autobus, mais autour de 60 dollars s'il choisit le train. Une large proportion de la population canadienne n'a pas les moyens de voyager régulièrement en train. Avez-vous élaboré des plans quelconques pour trouver une façon d'avoir accès à ce vaste marché de voyageurs potentiels qui n'ont tout simplement pas la capacité financière de prendre le train? Avez-vous établi un processus à long terme ou une formule de rabais à l'utilisation qui pourrait être appliquée? Il n'y a pas de solution simple, je le comprends parfaitement...

M. Paul Côté: Je vous en suis reconnaissant.

M. Daryl Kramp: ... mais avez-vous une idée de l'orientation à prendre pour combler ce fossé d'une manière ou d'une autre?

• (1715)

M. Paul Côté: Il s'agit en effet d'une tâche très ardue. Il est bien difficile d'assurer le juste équilibre entre le maintien de notre capacité concurrentielle par rapport aux autres modes de transport et notre responsabilité de gérer efficacement les ressources mises à notre disposition à titre de société d'État. Nous pourrions remplir nos trains en vendant des billets à 5 \$, mais je crois très honnêtement que je me retrouverais assez rapidement en chômage.

Nous pouvons compter sur d'excellents spécialistes du marketing qui suivent de près la demande, les tendances du marché et les prix de la concurrence, notamment, mais qui gardent également à l'esprit nos obligations en matière de rentabilité. Nous ne pouvons pas simplement solder tous nos services dans le but d'accroître nos volumes de passagers. C'est une question délicate, car nos obligations concernant la gestion des ressources demeurent cruciales pour nous.

Le président: Merci, monsieur Kramp.

Merci, monsieur Côté.

Nous avons encore le temps pour quelques interventions de trois minutes.

Monsieur Lee, vous avez trois minutes.

M. Derek Lee: J'allais vous prier d'entrer un peu plus dans les détails. Vous l'avez déjà fait en partie... On se demande ce que vous ferez éventuellement de ces 690 millions de dollars, mais vous avez déjà répondu à cela dans une large mesure. Pourquoi est-ce que je ne poursuis pas dans la même veine? M. Christopherson vous a déjà interrogé à ce sujet.

Si le ralentissement économique vous fait dérailler un peu — sans vouloir faire de jeu de mots — en vous faisant perdre des recettes, pourriez-vous songer à reporter quelques-unes des dépenses en immobilisations prévues simplement parce que l'achalandage ne serait pas à la hauteur de vos attentes?

M. Paul Côté: Pour être honnête avec vous, je pense que ce serait une erreur. Je crois que nous devrions chercher une solution ailleurs.

Si nous insistons depuis si longtemps pour obtenir ces investissements, c'est parce qu'il nous faut absolument améliorer et moderniser considérablement nos actifs de toute urgence. Nous pouvons toujours déployer un marketing efficace, de bons produits et un personnel de vente qualifié, mais si nous ne pouvons plus tirer nos trains et si nos locomotives tombent en ruine, rien ne va fonctionner. Si nos passagers se retrouvent dans des wagons vieux, usés et sales, et si nos gares ne sont pas adéquatement chauffées et entretenues, les résultats ne suivront tout simplement pas. Ce n'est pas une façon viable de fonctionner.

En répondant tout à l'heure à votre collègue, je disais simplement que nous avons déjà indiqué à nos administrateurs que la récession a considérablement limité notre assiette de revenus. Nous devons maintenant nous préoccuper tout particulièrement de notre base de coûts. Nous allons soulever la question en demandant s'il n'existe pas un moyen de modifier notre mandat afin de mieux tenir compte des conditions du marché et de notre capacité de répondre à la demande. À cet égard, je serais fortement défavorable à ce qu'on mette un frein au programme d'investissement. Je ne crois pas que ce soit la chose à faire.

M. Derek Lee: On a annoncé au cours de la dernière année la construction d'une troisième voie ferrée dans le corridor Toronto-Montréal. S'agit-il d'un investissement direct du CN ou d'un investissement du CN avec le soutien du gouvernement?

M. Paul Côté: C'est en fait VIA Rail qui investit dans l'infrastructure du CN. On part du principe que cette troisième voie ferrée — avec ses voies d'évitement plus longues notamment — nous permettra de faire circuler nos trains à de plus grandes vitesses et de pouvoir compter sur davantage de trains sur le réseau.

M. Derek Lee: Vous avez bien dit que c'était un investissement de VIA?

M. Paul Côté: Cela s'inscrit dans le programme de 690 millions de dollars. C'est un investissement d'environ 300 millions de dollars.

M. Derek Lee: Désolé, ce n'est pas ce que j'avais compris. Alors l'investissement vient entièrement de VIA.

M. Paul Côté: Oui, nous consacrons à ce projet une somme de 300 millions de dollars à même le budget du programme d'immobilisations.

M. Derek Lee: Grâce à cet investissement, vous stimulez l'activité sur ces voies ferroviaires de manière à ne plus avoir à toujours supplier le gouvernement pour obtenir des fonds.

M. Paul Côté: Nous sommes en meilleure position pour acquérir plus de trains, et de plus rapides. Mais ça ne fait pas de nous les propriétaires de la voie ferrée et ça ne nous en donne pas le contrôle.

Le président: Merci, monsieur Lee.

Monsieur Nadeau, trois minutes.

[Français]

M. Richard Nadeau: On a lu dans le rapport qu'une chose avait été améliorée, c'est-à-dire tout ce qui touche l'entente entre Via et le CN relativement à l'utilisation des voies ferrées. Cette entente est-elle à long terme ou doit-elle être renégociée périodiquement?

• (1720)

M. Paul Côté: C'est une entente de 10 ans. Elle contient finalement plusieurs changements, car il y avait des problèmes dans l'entente précédente, qui était elle aussi de 10 ans. La question a été posée un peu plus tôt et on donnera des détails plus substantiels par écrit au comité, mais une chose est importante: la question de la gestion des trains de VIA, l'évaluation de son rendement sur le plan de la ponctualité et les responsabilités respectives des deux parties, tout cela a été beaucoup simplifié. Comme on l'a fait valoir au CN, on a adopté la perspective du client. Celui-ci n'est pas intéressé de savoir que, sur le 22 minutes de retard, 12 minutes étaient attribuables au CN et 10 minutes à VIA. Ce sont des choses qui compliquaient vraiment la gestion de cette entente. Cela a été grandement simplifié. Cela donne des résultats vraiment très positifs. Je parlais de rendement: nos trains sont à l'heure sur une base régulière, plus de 85 p. 100 du temps, ce qui est très acceptable.

M. Richard Nadeau: Merci.

C'est tout, monsieur le président.

Mme Meili Faille: J'aimerais savoir quelles ont été les dernières consultations publiques que vous avez tenues avec le milieu dans le corridor Québec-Windsor afin de savoir quels sont les besoins en ce qui a trait aux services à l'intérieur de ce corridor?

M. Paul Côté: Madame Faille, je ne crois pas que nous ayons tenu de consultations systématiques là-dessus. Mme Sirsly en saurait peut-être plus, mais il n'y a pas eu de forum où on invitait les gens à nous faire part de leur opinion sur les améliorations à apporter. Il y a une exception cependant. Nous avons effectué des investissements majeurs en infrastructures dans le sud-ouest de l'Ontario. C'est surtout une question de sécurité, parce que les maisons, les propriétés privées étaient vraiment près des infrastructures et on avait des problèmes. Nous avons organisé des consultations et des rencontres avec les gens pour leur faire accepter un plan de gestion de la sécurité ferroviaire.

Mme Meili Faille: On trouve dans ma région la station Les Coteaux, notamment, et les horaires offerts ne correspondent pas aux besoins de la région. Cela fait plusieurs années qu'on en parle. Je suis députée et je vais à Alexandria prendre le train pour me rendre à Ottawa, parce qu'à partir de mon comté, c'est impossible, on va dans le mauvais sens.

M. Paul Côté: Nous n'avons pas de forum public ou formel, comme vous l'entendez peut-être, mais nous recevons souvent des appels téléphoniques et nous rencontrons souvent les maires. Le maire de Casselman, entre autres, nous visite fréquemment. C'est plutôt informel, mais nos clients à bord des trains nous parlent de ce que vous soulevez.

Mme Meili Faille: On a signé des pétitions, que l'on trouve à la gare d'Alexandria.

M. Paul Côté: Oui, c'est exact.

Le président: Merci beaucoup, madame Faille.

[Traduction]

Monsieur Shipley, votre nom est sur ma liste.

Ça va?

Monsieur Weston.

[Français]

M. John Weston: Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Tout comme mon collègue M. Kramp, j'aimerais mentionner que ma famille et moi avons fait le voyage d'Ottawa à Québec à bord de VIA Rail et que ce voyage a été formidable.

[Traduction]

Trêve de souvenirs personnels. Revenons au tableau d'ensemble. Entrevoiez-vous, monsieur Côté, qu'un jour l'entreprise sera rentable ou bien qu'elle dépendra pour toujours de subventions de l'État?

M. Paul Côté: C'est une question très vaste. Je dois dire que, dans le système actuel...

Permettez-moi de reformuler ma réponse. J'ai vu comment fonctionnaient des réseaux ferroviaires partout dans le monde. Je n'en connais pas de rentables. Qingzang, les TGV en France, en Italie, en Espagne, et cetera ne sont pas rentables. Il faut faire très attention, parce que, vous savez, les termes peuvent parfois induire en erreur. Par exemple, en France, la SNCF est une société. Sa gamme de produits, appelée TGV, est uniquement administrée en fonction des coûts et des recettes d'exploitation — aucun report de dette pour l'équipement, aucun report de dette ou d'intérêts pour la construction des infrastructures. À cet égard, les documents comptables vous révéleront peut-être que TGV France est rentable. Mais non. Le contraire tiendrait vraiment du miracle.

Peut-on améliorer le taux de couverture des dépenses par les recettes? Absolument. Je possède 38 années d'expérience. Christena

est avec nous depuis 1985. Nous avons vu le ratio des coûts aux recettes de cette société passer de 0,30, le point d'équilibre étant 1,0, à près de 0,60, le ratio actuel, qui pourrait être plus élevé si on prenait certaines mesures, dont on discute, de fait, avec notre conseil d'administration et que l'on proposera au ministre.

Nous pouvons donc améliorer notre ratio de recouvrement des coûts, mais je ne crois pas qu'il soit possible de rendre la société rentable.

• (1725)

M. Terence Young: Merci.

Monsieur Côté, lorsque, de 2002 à 2005, les recettes de votre entreprise étaient inférieures de 230 millions de dollars à vos prévisions, quelles mesures avez-vous prises pour réduire les primes de rendement et de travail supplémentaire accordées aux cadres supérieurs, peut-être même pour réduire le nombre de ces cadres et comprimer leurs comptes de dépenses?

M. Paul Côté: Nous n'avons pas appliqué de mesures précises comme celles que vous décrivez. Par exemple, nous ne nous sommes pas fixé d'objectifs précis pour comprimer les comptes de dépenses, et cetera. Les mesures relevaient des gestionnaires et leur efficacité dépendait de nos processus de contrôle. Nous avons examiné et vérifié ces mesures en continu, et elles se sont révélées efficaces. Nous pouvons donc maîtriser et comprimer les dépenses de façon continue. Plutôt que d'imposer des critères précis à la société, l'approche que j'ai favorisée a toujours été de faire appel au sens des responsabilités de nos gestionnaires pour qu'ils gèrent efficacement les ressources et qu'ils limitent leurs dépenses au strict nécessaire.

Je sais que votre question fait allusion au chiffre cité par Mme Fraser, mais permettez-moi de vous dire qu'en 2005, 2006, 2007 et 2008, nos performances financières étaient meilleures que le budget que nous a accordé le gouvernement; nous n'avions pas besoin des fonds qui nous étaient alloués.

C'est la preuve, je crois, que nos gestionnaires sont responsables et que nous utilisons les ressources de manière responsable.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Young.

Monsieur Christopherson.

M. David Christopherson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous demander à quel moment vous allez entreprendre la construction de la gare de VIA dans le centre-ville de Hamilton, mais comme je ne trouve aucun lien entre cette question et le rapport, je me contenterai de la garder au stade du souhait.

La vérificatrice générale a soulevé trois autres problèmes, parmi lesquels la sécurité. Puis-je lui demander de bien vouloir nous exposer ce qu'elle entend exactement par sécurité, puis à M. Côté de préciser dans quelle mesure la société a répondu à ces préoccupations?

Mme Sheila Fraser: Merci, monsieur le président.

Un certain nombre de questions, je crois, telles que la sécurité ont déjà été soulevées. Vous parlez probablement d'attestations de sécurité ou de classification...

M. David Christopherson: Je n'ai pas parlé de gestion des risques; c'était une catégorie distincte. Je n'ai mentionné que le mot « sécurité », sans autre précision.

Mme Sheila Fraser: Bien. Dans le rapport, nous ne sommes visiblement pas entrés dans les détails, mais je crois que nous devons tous comprendre que, dans le monde actuel, les réseaux ferroviaires ne sont pas à l'abri d'attaques ou d'accidents. Nous avons recommandé à la société de mettre sur pied un système de classification — pour déterminer qui a accès à tel type de renseignements — comme c'est presque la norme dans tous les ministères. L'accès à certains renseignements serait réservé. La société a été d'accord avec nos recommandations, et je pense qu'elle est en train de leur donner suite.

La question se résume davantage à l'accès à l'information et au contrôle de l'information.

M. David Christopherson: Monsieur Côté, sachant que nous sommes sur la place publique, je suis conscient que vous ne pouvez pas trop en dire. Ça me va...

M. Paul Côté: Ce n'est pas grave.

M. David Christopherson: ... mais que prévoyez-vous qu'il arrivera? Par exemple, les spécialistes de la sécurité étudient tous les endroits où les gens se rassemblent — les centres commerciaux, les cinémas, les autobus — où la sécurité n'est pas poussée et où les occasions sont nombreuses. Est-ce le genre de choses que vous étudiez, et êtes-vous en mesure de parler des mesures ou des méthodes que vous employez?

M. Paul Côté: Oui.

M. David Christopherson: Encore une fois, je comprends tout à fait si vous préférez ne pas entrer dans les détails.

M. Paul Côté: Vous posez une excellente question, et je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion d'informer le comité.

Après les attaques subies par New York, tout le monde s'est trouvé en état de choc. Dans un premier temps, on voulait mettre en oeuvre toutes sortes de mesures, et rapidement.

La méthode que j'ai préconisée et que préconise la société a été de collaborer avec les employés de première ligne — c'est là que l'intervention se décide — à des programmes de sensibilisation et de vigilance. Il s'agit d'observer les façons d'agir et les comportements des gens. Nous avons élaboré ce programme conjointement avec la Gendarmerie royale du Canada, et il a été extrêmement efficace.

C'est incroyable le nombre d'incidents que nous avons évités grâce à la vigilance de notre personnel devant certains agissements. Par exemple, des personnes acquittent le prix d'un billet pour un déplacement de Toronto à Vancouver, 1 200 \$, avec une liasse de coupures de 20 \$ flambant neuves. C'est la chose qui met la puce à l'oreille. C'est exagéré, mais parfois c'est la bonne réaction.

Quand quelqu'un consigne un gros sac, comme celui des joueurs de hockey, on pourrait penser qu'il est plein et très lourd alors qu'il se révèle très léger et mou. On l'ouvre et on constate que, en effet, le contenu est duveteux. C'est de cette stratégie de vigilance dont je parle.

Dans les réseaux ferroviaires, les passagers peuvent embarquer en différents endroits. Ces réseaux sont très accessibles, très difficiles à protéger, et je ne suis pas certain que d'importants investissements soient économiquement justifiés. Tout repose sur nos gens qui se trouvent en première ligne.

• (1730)

Le président: Je pense que M. Kramp a une question à poser. Ensuite, nous vous inviterons à nous dire le mot de la fin.

M. Daryl Kramp: J'ai une question très brève sur la responsabilité civile.

Il est arrivé que des trains soient retardés en raison de protestations ou d'autres causes, peu importe. Avez-vous une règle de conduite à cet égard ou continuerez-vous de vous assurer que VIA envisagera des poursuites civiles? Autrement dit, si vos trains sont retardés — à cause d'un feu allumé sur la voie, situation que je connais très bien, ou de quelque chose de ce genre —, manifestement cela entraîne des coûts pour VIA et tous les déplacements en train, continuerez-vous à réclamer des intérêts civils?

M. Paul Côté: Je précise d'abord que, fondamentalement, nous ne sommes pas les propriétaires des infrastructures; nous sommes plutôt comme des locataires. Si des poursuites sont indiquées, elles devront être intentées par le propriétaire. Sur ce point, c'est donc le CN qui a l'initiative.

Ce qui me préoccupe, c'est davantage la manière avec laquelle nous traitons nos clients. Nous voulons faire en sorte qu'ils ne soient pas gênés par ces problèmes.

Le président: Merci, monsieur Kramp.

Cela termine la période des questions, chers collègues. Je vais vous inviter à formuler vos derniers commentaires.

Madame Fraser, souhaitez-vous faire une dernière déclaration?

Mme Sheila Fraser: Merci, monsieur le président et chers membres du comité, de votre intérêt pour ce rapport.

Sachez que le mandat de président de M. Côté se termine à la fin de la présente année. Il a annoncé son départ à la retraite. J'aimerais le remercier de l'excellente coopération qu'il nous a offerte.

Il a été très agréable de travailler avec vous. Merci.

Des voix: Bravo!

M. Paul Côté: Merci, monsieur le président.

Je n'ai pas d'autres commentaires, si ce n'est pour dire que je me souviendrai toujours d'aujourd'hui.

Le président: Avant de lever la séance, je veux encore remercier tous les témoins de s'être présentés aujourd'hui. Notre pays existe grâce aux chemins de fer. Nous avons donc passé une heure très intéressante et je veux remercier tous ceux qui nous ont honorés de leur présence.

Je rappelle aux membres que notre prochaine réunion aura lieu le lundi 19 octobre. Elle portera sur l'analyse comparative entre les sexes. On a une liste d'un certain nombre de témoins. Il y aura réunion du comité de direction le mardi de la même semaine, à midi.

Merci beaucoup. La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à
l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the
following address: <http://www.parl.gc.ca>