



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 039 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 novembre 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports

Le jeudi 3 novembre 2005

• (0905)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour. La séance est ouverte. Ce matin, nous avons comme invités — je vous appelle nos invités — M. Paul Côté, Mme Christena Keon Sirsly et M. Rober Paquette, de VIA Rail. Soyez les bienvenus.

Nous devons cette visite au fait que le comité vous a demandé de comparaître et je vous invite, M. Côté, à faire une déclaration préliminaire.

M. Paul Côté (président et chef de la direction, VIA Rail Canada Inc.): Monsieur le président, membres du comité, bonjour. Je tiens à vous remercier de nous avoir invités ici aujourd'hui afin que nous vous parlions du rendement de VIA et de notre plan d'affaires.

Vous avez déjà rencontré mes collègues, Mme Sirsly et M. Roger Paquette.

Comme je vous l'ai mentionné lors de notre dernière rencontre, j'accorde une grande importance à de telles occasions où nous pouvons parler de VIA. À mon avis, ce comité constitue un élément essentiel du processus parlementaire et une source d'information clé répondant aux préoccupations et aux problèmes de vos électeurs en matière de transport.

Je tiens à vous assurer que nous nous sommes engagés à exploiter cette société de façon responsable et dans l'intérêt public de tous les Canadiens. Notre but est d'offrir le meilleur rapport qualité-prix aux voyageurs et le meilleur produit possible aux contribuables pour chaque dollar qu'ils investissent dans le transport ferroviaire.

[Français]

Permettez-moi d'effectuer un survol de ce qu'est VIA Rail et de vous parler de certains principes directeurs sur lesquels repose notre travail.

Nous exploitons près de 500 trains par semaine. La grande majorité de ces trains circulent dans le corridor Québec-Windsor. Nous assurons également un service transcontinental et régional, en plus de desservir les régions éloignées.

Notre priorité est de répondre aux besoins des millions de voyageurs que nous transportons chaque année, voire de dépasser leurs attentes. Cette orientation vers le client, valeur que nous privilégions toujours, nous a permis de réaliser des améliorations continues tant à titre d'entreprise qu'à celui de service public.

C'est avec plaisir que je constate que nos voyageurs sont satisfaits du service que nous assurons. Nous avons enregistré un taux de satisfaction de la clientèle extrêmement élevé et avons dépassé les attentes de plus de 40 p. 100 de ces voyageurs.

Nous avons réussi en explorant sans cesse de nouvelles possibilités qui nous permettent de faire un usage plus efficace et

plus productif des ressources qui nous sont confiées. Pour atteindre cet objectif, la clé de notre succès a consisté à créer un environnement propice à l'innovation et à la créativité.

[Traduction]

Nous prenons très au sérieux notre responsabilité financière. Comme vous le savez, notre financement d'exploitation a été établi à près de 170 millions de dollars au cours des neuf dernières années. Malgré l'inflation, le coût accru du carburant et les augmentations salariales découlant des conventions collectives, nous avons continué d'apporter des améliorations considérables à notre service, sans perdre de vue le bénéfice net.

Nous cherchons continuellement, et dans la mesure du possible, à éliminer des coûts sans qu'il y ait de répercussions directes sur la qualité du service offert. Le taux de satisfaction de la clientèle indique clairement notre réussite en la matière.

Nous sommes conscients qu'à titre de gestionnaire des fonds investis par le gouvernement canadien dans le transport ferroviaire des voyageurs, nous devons veiller à ce que les voyageurs et les contribuables bénéficient d'un produit de première valeur pour chaque dollar versé.

Dans nos activités, nous accordons également une grande importance à la responsabilité sociale. La sûreté et la sécurité de nos voyageurs et de nos employés constituent notre plus grande priorité, tout comme notre responsabilité à l'égard de l'environnement. Chez VIA, aucune décision importante liée à l'exploitation n'est prise sans qu'on tienne compte de ses répercussions sur la sécurité et l'environnement.

VIA s'engage fermement à entretenir des relations respectueuses avec toutes les parties prenantes. Nous croyons que le maintien d'un dialogue constructif entraînera des relations mutuellement avantageuses pour nos partenaires de l'industrie du voyage, les collectivités desservies et nous-mêmes.

• (0910)

[Français]

Nos employés constituent évidemment une des parties prenantes les plus importantes. Dans un contexte marqué par les compressions budgétaires et la mauvaise publicité qui nous ont si souvent nu récemment, nous avons déployé d'énormes efforts dans le but d'entretenir la motivation de nos gens qui travaillent avec tant d'énergie pour établir des rapports positifs avec les voyageurs.

Au cours de la dernière année, nous avons rencontré 2 000 employés en personne afin de nous assurer que nous continuons d'utiliser au maximum les ressources dont nous disposons et de nourrir cette passion pour le transport ferroviaire voyageurs de qualité qui, à mon avis, caractérise notre société dans son ensemble.

Cet effort a porté ses fruits. En dépit de la période difficile que nous venons de traverser, nous avons noté un changement positif et impressionnant dans l'attitude des employés.

[Traduction]

Pour comprendre la place qu'occupe actuellement VIA dans le domaine du transport, il est important d'examiner brièvement la façon dont VIA a évolué depuis 1990. En 1990, la subvention totale accordée à VIA par le gouvernement se chiffrait à 441 millions de dollars. À cette époque, chaque dollar dépensé en frais d'exploitation nous rapportait 0,29 \$. Nous employions environ 4 500 personnes.

Deux ans après avoir coupé le réseau ferroviaire de VIA de moitié, le gouvernement a annoncé qu'il réduirait davantage sa subvention annuelle d'exploitation, de 100 millions de dollars. Nous avions initialement pensé qu'il faudrait réduire davantage le réseau de VIA. Nous avons plutôt décidé de compenser l'ensemble de la réduction du financement en générant une croissance des revenus, en réduisant les frais d'exploitation et en reportant certaines dépenses importantes.

Nous avons fait face à un défi et nous l'avons relevé. Nous avons cessé toute activité qui n'apportait rien de plus aux clients et, aujourd'hui, le service à la clientèle demeure encore une priorité.

Entre 1980 et 2002, VIA a réussi à réduire de 62 p. 100 le financement d'exploitation annuel total de la part du gouvernement, ce qui représente plus de 250 millions de dollars par année. Au cours de cette même période, nous avons absorbé un taux d'inflation de l'ordre de 30 p. 100. Depuis ce temps, à la suite de la chute des revenus en 2003, les besoins de VIA en matière de financement d'exploitation ont augmenté à 185 millions de dollars, bien que le financement du gouvernement soit resté à 169 millions de dollars.

En ce qui concerne le recouvrement des coûts, nous assumons encore près de 60 p. 100 de nos frais d'exploitation, soit le double de notre rendement en 1990. Pour ce qui est des employés, nous avons ramené leur nombre à environ 3 000 personnes, réduisant de plus de moitié le nombre d'employés de la direction et de l'administration. À la même époque, nous avons économisé 15 millions de dollars par année en modernisant nos conventions collectives. Nous avons également fermé deux de nos cinq centres de maintenance.

Nous avons accompli cela en rajeunissant notre parc, en étendant et en améliorant nos services, en lançant de nouveaux produits et en maintenant la satisfaction des clients. Nous sommes arrivés à ces résultats malgré les graves événements qui ont marqué l'industrie canadienne des voyages en 2003, principalement, comme vous le savez très bien, le SRAS.

[Français]

Avant de conclure, je voudrais revoir avec vous les résultats qu'affichent certains de nos principaux indicateurs de performance.

En ce qui concerne le recouvrement des coûts en 2004, VIA Rail a obtenu un ratio des produits aux charges en trésorerie de 59 p. 100, soit une légère hausse par rapport à l'année précédente.

Nos recettes par voyageur-mille ont augmenté et le taux de satisfaction de nos clients était extrêmement élevé, presque unanime en fait, car plus de 40 p. 100 de nos clients ont affirmé que nous avions dépassé leurs attentes.

En 2004, le nombre total de voyageurs a légèrement augmenté et, si tout se passe bien, nous prévoyons franchir le cap des quatre millions cette année.

L'année dernière, notre performance a toutefois diminué par rapport à l'année précédente dans un domaine important, celui de la ponctualité. L'indicateur de la ponctualité a baissé à 70 p. 100, en grande partie parce que nous ne contrôlons pas l'infrastructure sur laquelle roulent nos trains. Le CN reçoit beaucoup de demandes pour des trains de marchandises, et des trains de plus en plus longs circulent sur leurs voies. Actuellement, nous travaillons de façon

régulière et en étroite collaboration avec le CN à réduire au minimum les engorgements et les retards subis par VIA Rail, afin de rendre le réseau ferroviaire le plus efficace possible pour les deux parties.

● (0915)

[Traduction]

Je terminerai en disant que VIA est convaincue que le rail voyageurs a le potentiel pour répondre aux besoins changeants des Canadiens en matière de transport. Chaque jour, nous démontrons cette conviction en fournissant un excellent service à la clientèle, de la manière la plus efficace possible. Au sujet des investissements et de la vision à long terme qu'a le gouvernement du rail voyageurs au Canada, VIA est actuellement en pourparlers avec le gouvernement et s'engage à apporter sa pleine collaboration.

Mes collègues et moi-même serons heureux de répondre à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Côté. Je suis certain qu'il y a des questions ce matin.

Nous allons commencer par M. Gouk.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Côté, de comparaître devant nous. Cela ne fait pas très longtemps que nous vous avons accueilli pour que vous nous parliez de votre vision de VIA. Il est agréable de voir que les choses progressent raisonnablement bien. Il est certainement agréable de voir que votre ratio de rentabilité a augmenté de manière si importante.

Je me demande si je pourrais commencer par quelques petites choses. J'ai regardé la ventilation de votre trafic entre ce que vous appelez les trains dans le corridor, les trains transcontinentaux, les trains régionaux et en régions éloignées et les trains touristiques. Je crois comprendre que l'activité touristique est ce qu'on appelle le Bras d'Or. Est-ce à cela que vous faites allusion lorsque vous dites: « deux trains touristiques par semaine en période estivale »?

M. Paul Côté: C'est exact, monsieur.

M. Jim Gouk: Pouvez-vous me dire ce qu'est une activité régionale par opposition à une activité transcontinentale ou de corridor?

M. Paul Côté: Je suppose que la meilleure façon de définir une activité régionale, c'est de parcourir le réseau d'est en ouest. Les services régionaux comprennent le service de Gaspé, le service de Jonquière et Senneterre, le service de Churchill et le service de Jasper-Prince Rupert.

M. Jim Gouk: Très bien, je voulais simplement m'assurer de bien comprendre.

Vous avez mentionné que vous avez fermé deux centres de maintenance. Alors, vous procédez à une consolidation...

M. Paul Côté: Deux centres de maintenance ont été fermés, un à Halifax et un autre à Toronto. Le centre de maintenance de Toronto a été partiellement remis en service récemment à cause d'une augmentation de la charge de travail.

M. Jim Gouk: Je ne m'attends pas à avoir une réponse aujourd'hui, mais j'aimerais avoir, si vous pouviez communiquer plus tard avec le comité — M. Paquette pourrait être la personne indiquée pour le faire — une ventilation générale. Lorsque vous parlez des fonds d'exploitation... vous savez, certains domaines connaissent évidemment plus de succès. Vous êtes mandatés pour faire certaines choses, alors certains domaines ont plus de succès que d'autres.

En termes généraux, sans nous donner une ventilation voiture par voiture, je me demande si vous ne pourriez pas nous donner, en termes de trains dans le corridor, de trains transcontinentaux et de trains régionaux et en régions éloignées, une ventilation relative soit des profits soit des pertes engendrés par ces activités globalement. Je suppose que le corridor est assez rentable pour VIA Rail et aide à compenser pour certaines des pertes encourues ailleurs — juste pour que nous puissions comprendre la relation entre ces différentes choses et que nous sachions où se trouve la dépense réelle mandatée pour VIA Rail.

M. Paul Côté: Certainement. Je ne sais pas si M. Paquette a le document qui répondra à cette question aujourd'hui, mais nous avons certainement un tableau du recouvrement des coûts par type de service. Nous pourrions fournir cela au comité sans aucun problème, monsieur.

Le président: Pouvez-vous le remettre au greffier?

M. Paul Côté: Oui, nous allons le faire.

M. Jim Gouk: Une autre chose que vous avez dite dans votre exposé préliminaire, c'était l'établissement d'une relation de travail avec d'autres. Il y a des choses qui causent actuellement de sérieux problèmes pour le transport ferroviaire de passagers au Canada, ou qui risquent de le faire prochainement, suite aux événements du 11 septembre et à l'accent qui est mis sur l'industrie du transport aérien et sur la nécessité d'avoir une sécurité incroyablement plus grande. Après le 11 septembre, il y a eu, à l'échelle internationale, beaucoup plus d'actes terroristes touchant le transport ferroviaire qu'il y en a eus dans le cas du transport aérien. De toute évidence, de plus en plus d'attention sera accordée au transport ferroviaire des passagers en termes de sécurité.

Je me demande si VIA Rail a une stratégie concernant ce qu'elle a besoin de faire et quelle est sa vision de la sécurité et de la sûreté des voyageurs par train dans l'avenir. Quelle coordination avez-vous avec d'autres sociétés de chemin de fer pour faire front commun devant cette situation?

M. Paul Côté: C'est une bonne question. Laissez-moi commencer par nos relations externes et nos partenariats.

Comme vous le savez, nous sommes membre de l'Association des chemins de fer du Canada et nous avons apporté notre collaboration et notre participation dans tous les forums, dans toutes les discussions et dans toutes les séances de planification faisant intervenir cette dernière. Nous partageons de l'information avec d'autres sociétés de chemin de fer, à savoir le CN, le CP et les exploitants de trains de banlieue. Plus récemment, j'ai participé à deux ateliers que le ministre des Transports a parrainés à Montréal et à Toronto avec d'autres partenaires, où nous avons échangé des plans et des initiatives.

Chez Via Rail, après le 11 septembre, nous avons entrepris un processus d'évaluation d'un risque spécifique avec des experts internationaux dans le domaine du terrorisme et de la sécurité. Nous avons travaillé avec la GRC pour mettre sur pied un programme de formation dans notre société pour accroître le degré de vigilance de

nos agents partout dans le réseau, et en première ligne, dans les gares et dans les trains.

Comme je l'ai dit auparavant dans mes observations, nous prenons notre responsabilité financière très au sérieux, alors, nous avons essayé d'être très pointu dans les différentes mesures d'atténuation que nous avons mises en oeuvre. Parmi ces mesures figurent des patrouilles de police accrues et des caméras de surveillance dans des zones désignées qui ont été reconnues comme étant à risque élevé. Nous avons fait pas mal de choses et nous avons présenté au ministre nos plans et nos exigences. Nous attendons qu'il donne les grandes lignes du plan dont il a parlé, même devant le présent comité, concernant ce qu'il entend faire pour accroître la sécurité dans les transports.

● (0920)

M. Jim Gouk: Vous avez parlé de l'Association des chemins de fer du Canada. Vous avez discuté avec d'autres sociétés de transport ferroviaire de passagers au Canada et, je présume, d'autres pays également. Avez-vous formé un genre de front commun pour élaborer un plan et travaillé ensemble à sa mise en oeuvre?

M. Paul Côté: Je ne suis pas au courant de cela de manière spécifique. Nos discussions avec Amtrak, pour être plus précis, ont été très utiles. Évidemment, notre situation est relativement différente de la leur, parce qu'ils possèdent une plus grande infrastructure que nous, comme vous le savez très bien — des rails, des ponts et ainsi de suite. Ils ont eu des attributions budgétaires que nous aimerions recevoir, mais c'est une autre question.

Nous avons essayé de discuter de questions de nature comparable, à savoir la vigilance des employés, l'information des passagers et ce genre de choses. Nous n'avons pas spécifiquement un plan commun, mais nous échangeons certainement les initiatives que nous avons élaborées, et elles sont très semblables.

M. Jim Gouk: Vous avez parlé de l'infrastructure ferroviaire et vous avez parlé précisément des ponts. Évidemment, VIA Rail ne possède pas de pont; elle achète des droits de circulation aux deux chemins de fer nationaux. On a beaucoup parlé de sécurité ferroviaire, particulièrement en ce qui concerne les ponts et d'autres éléments. Est-ce que VIA Rail a des inquiétudes au sujet de l'état de l'infrastructure qu'elle doit utiliser?

M. Paul Côté: Nous n'avons pas d'inquiétudes. Nous avons maintenu la communication avec le CN. Cette entreprise nous a assuré qu'elle honorait ses obligations au chapitre de la sécurité ferroviaire et de l'état de l'infrastructure. Elle nous tient informés. Par exemple, Transports Canada et le CN ont eu récemment des discussions au sujet de certaines questions de sécurité soulevées par Transports Canada. Le CN nous tient au courant du plan de mesures correctrices qu'il est en train de mettre en place et cela me convient. Je considère que l'infrastructure sur laquelle nous roulons est sûre.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Il y a beaucoup de temps et vous aurez l'occasion de reprendre la parole.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Côté.

Nous nous sommes rencontrés il n'y a pas longtemps. J'aurais souhaité que ce soit aussi facile de rencontrer les gens du CN ou du CP, mais vous êtes beaucoup plus disponible, et je vous en remercie.

Dans votre tableau, du côté du financement, je ne sais pas si c'est une illusion d'optique, mais il semble que d'année en année, le financement du gouvernement fédéral diminue de manière assez frappante. Vous pourrez me confirmer si cela est exact. En fait, on remarque que votre ratio de rentabilité, la croissance et l'achalandage augmentent. Cependant, le financement du gouvernement fédéral semble diminuer.

Est-ce que vous constatez qu'il y a effectivement une diminution? Avez-vous des attentes ou des besoins en ce sens?

M. Paul Côté: Il y a quelques années, le financement du gouvernement a été fixé à 171 millions de dollars initialement, puis réduit et maintenu à 169 millions de dollars. Comme je l'ai dit plus tôt dans mes remarques, nous avons eu, en 2003, des problèmes du côté de l'achalandage. Cependant, ces problèmes n'étaient pas uniques à VIA Rail: c'était le tourisme en général qui était affecté. On avait alors mentionné au ministère que la différence qui existait entre la structure de coûts de VIA Rail, qui est relativement fixe, et les recettes créaient un écart.

Or, cette année, il était de l'ordre de 21 millions de dollars. Au moment où je vous parle, nos prévisions sont qu'on aura réduit cet écart défavorable de 10 millions de dollars, que nous financerons à partir d'une réserve que nous avons établie au cours des années. Donc, le gouvernement n'aura pas à augmenter son financement.

Quant à savoir si le gouvernement devrait investir davantage, il faudra revoir et discuter avec lui l'ampleur des services qu'il attend de VIA Rail et faire la démonstration des coûts qui y sont associés. C'est à ce moment-là qu'on pourra voir s'il y a lieu de réajuster le financement ou non.

Récemment, lors d'une discussion publique à Calgary, le ministre nous a dit qu'il était disposé à discuter de l'avenir des services ferroviaires de VIA Rail. Ces discussions sont prévues pour l'an prochain, probablement, conjointement avec les intervenants.

Mme Caroline St-Hilaire: Dans votre rapport, vous avez indiqué que par le passé, vous avez eu — je ne sais pas si c'est encore constant — des problèmes de ponctualité. Une des raisons, je crois, était reliée à CN et à CP. Où vos relations et vos discussions avec eux sont-elles rendues?

• (0925)

M. Paul Côté: Je suis bien heureux que vous posiez la question, puisqu'il s'agit d'une autre bonne nouvelle. En fait, depuis notre dernière rencontre, la situation s'est grandement améliorée. Au CN, la ponctualité des trains va franchir le cap de 80 p. 100 cette année. On espère franchir le cap de 81 ou 82 p. 100.

Dans le corridor Québec-Windsor, la ponctualité s'est grandement améliorée. Je pense, par exemple, à des services qui vous sont probablement plus familiers, comme Montréal-Québec, dont on avait parlé lors de notre dernière rencontre. La ponctualité des trains est vraiment excellente. Je parle plus spécifiquement des trains du CN, puisqu'il y en a très peu qui circulent sur le CP.

Au CN, il y a eu un changement au niveau de la gestion. Il y a eu une période d'ajustement et de transition. Les gens qui sont en place aujourd'hui communiquent de façon positive et constructive, ce qui mène à des résultats positifs très encourageants.

Mme Caroline St-Hilaire: En ce qui concerne le rond-point Dorval, avez-vous d'autres bonnes nouvelles à nous annoncer?

M. Paul Côté: Effectivement, j'aurais aimé vous annoncer une bonne nouvelle à ce sujet. Si la communication et les échanges objectifs sont une bonne nouvelle, cela continue dans ce sens. Nous n'avons pas encore arrêté de plan définitif. Récemment, Mme Sirsly

et moi avons rencontré les gens de l'Agence métropolitaine de transport, l'AMT, qui voient une occasion dans l'objectif du service de la navette, et les deux ne peuvent être dissociés.

Bien sûr, comme l'a mentionné le ministre très spécifiquement, VIA Rail n'est pas le service qui a été choisi ou qui devrait l'être pour assurer le service de navette entre l'aéroport et le centre-ville. Toutefois, puisque la nature de l'infrastructure est la même, soit une infrastructure ferroviaire, nos besoins doivent être alignés avec ceux de la desserte de navette.

Il n'y a pas eu de progrès spécifique. Des discussions continuent avec l'AMT, l'aéroport de Dorval et nous-mêmes. Des études ont été faites sur l'environnement. D'autres plans ont été mis de l'avant, par exemple avec les gares qui seraient situées à des endroits différents de ceux dont on avait discuté au départ. Malheureusement, pour le moment, aucune décision définitive n'a été prise.

Mme Caroline St-Hilaire: La dernière fois, on avait discuté des études sur un train rapide Montréal-Québec. Est-ce également en cours?

M. Paul Côté: Tout à l'heure, je disais que le ministre s'était engagé récemment à Calgary à discuter avec les intervenants du milieu au sujet de l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada. Dans ce contexte, j'imagine que cette discussion aura lieu.

Mme Caroline St-Hilaire: C'est encore loin de la réalité.

M. Paul Côté: Oui, il y a loin de la coupe aux lèvres. Cependant, dans un contexte optimiste — et je suis un optimiste —, c'est une bonne nouvelle de savoir que le gouvernement et les divers intervenants sont prêts à discuter de ces choses pour faire valoir les diverses possibilités.

• (0930)

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue ici, monsieur Côté. Il me fait plaisir de vous parler aujourd'hui. J'ai trouvé la présentation très intéressante.

Vous n'avez pas parlé des passagers. Combien y a-t-il eu de passagers depuis 1990? Quelle a été l'évolution du nombre de passagers entre 1990 et 2004. C'est un élément important.

M. Paul Côté: Si vous regardez le tableau qui est ici, vous pourrez voir une ligne indiquant la progression des voyageurs.

M. Peter Julian: Cela indique le pourcentage, mais pas le nombre.

M. Paul Côté: Pour le nombre exact de passagers, comme je l'ai dit lors de ma dernière remarque, cette année, nous nous attendons à dépasser quatre millions de voyageurs. Je ne me souviens pas quel était le nombre pour 1990. Roger pourrait peut-être le retrouver dans ses papiers.

M. Roger Paquette (chef des services financiers, VIA Rail Canada Inc.): En 1990, il y a eu 3 458 000 voyageurs.

M. Paul Côté: Alors, on est en progression.

M. Peter Julian: Et cette année, il y en a eu plus de quatre millions?

M. Paul Côté: Nous espérons dépasser quatre millions de passagers cette année.

M. Peter Julian: Combien y en a-t-il eu en 2004?

M. Paul Côté: Il y a eu 3,9 millions de passagers en 2004.

M. Peter Julian: D'accord. C'est intéressant. Merci beaucoup.

[Traduction]

Je veux parler de la question des fonds d'immobilisation. Je vais lier cette question, parce que vous avez parlé d'une amélioration de la ponctualité en 2005, mais nous avons certainement vu un certain déclin de la ponctualité en 2002, 2003 et 2004. Est-ce que cette situation est liée au problème permanent des fonds d'immobilisation? Quelle est votre évaluation des besoins en fonds d'immobilisation de VIA Rail pour qu'elle puisse faire son travail de manière appropriée?

M. Paul Côté: Il est clair que les problèmes de ponctualité que nous avons connus en 2003, plus précisément, et en 2004 étaient liés à la gestion de l'infrastructure que nos trains utilisent. Pour comprendre la situation, je pense que nous devons regarder le tableau d'ensemble du CN, parce que c'est le réseau que nous utilisons.

Le CN a apporté certains changements importants dans sa façon de fonctionner. Il met en service plus de trains réguliers et des trains plus longs. L'infrastructure sur laquelle roulent ses trains et les nôtres n'est pas en tout temps et partout adaptée ou conçue pour accommoder des trains plus longs. Ainsi, lorsqu'il est confronté à une décision concernant la priorité de passage, un chef en mouvement n'a d'autre choix que de mettre le train de VIA sur une voie d'évitement et de laisser passer le train de marchandises, ce qui influe sur notre ponctualité.

Nous avons eu de très nombreuses discussions avec le CN à ce sujet. Il a apporté des modifications à son infrastructure. Montréal est un très bon exemple. C'est un élément d'infrastructure très achalandé pour le CN, parce qu'il s'agit de son lien avec l'Est et le Centre du Canada. Le CN a apporté des modifications. Il a investi dans des voies d'évitement plus longues et des voies de dédoublement, ce qui a permis à notre ponctualité d'augmenter de manière importante.

Comme je l'ai dit un peu plus tôt, je suis très heureux que la ponctualité dans ce service et d'autres se soit améliorée, mais il est clair qu'à plus long terme, je pense que nous avons une entente avec le CN, des investissements dans l'infrastructure seront nécessaires pour une croissance soutenue et une amélioration soutenue de la ponctualité parce que ses activités sont en croissance.

L'ampleur de l'investissement est matière à discussion, parce qu'il s'agit d'une question complexe, étant donné sa nature. Nous devons avoir des discussions avec le CN pour quantifier cet investissement — premièrement, où et dans quelle mesure est-il nécessaire et ensuite, combien faut-il.

M. Peter Julian: Comment définissez-vous la ponctualité? Quelle est la marge?

M. Paul Côté: Dans le corridor, nous la définissons comme un train qui arrive à moins de 15 minutes de l'heure d'arrivée prévue. Si vous êtes à 14 minutes de l'heure prévue, nous considérons que le train est à l'heure. Pour les trains qui franchissent des distances plus longues, comme le train Montréal-Halifax et d'autres trains transcontinentaux, c'est 30 minutes, mais dans le cas du corridor, c'est 15 minutes; alors, si vous arrivez à 14 minutes de l'heure d'arrivée, vous êtes à temps.

M. Peter Julian: Pour revenir à la question du fonds d'immobilisation, j'aimerais entendre votre évaluation des besoins à cet égard.

M. Paul Côté: Dans le résumé du plan d'entreprise que vous avez vu, nous avons décrit, bien que nous n'ayons pas demandé l'approbation, ce que nous prévoyons ou pensons que seront les besoins d'investissement dans l'infrastructure. Pour la période du plan actuel, de 2005 à 2010, si une telle infrastructure était approuvée, ce serait 408 millions de dollars. Évidemment, les investissements seront répartis principalement dans le corridor où l'on prévoit une forte demande.

Ce serait la question, mais nous devons définir ces besoins dans le contexte de ce que j'ai dit plus tôt au sujet de la volonté du ministre d'avoir une discussion sur la vision à long terme du transport ferroviaire de passagers. Que voulons-nous faire de cette entreprise? Comment coexiste-t-elle avec des exploitants de trains de marchandises? Alors, nous serons plus précis.

• (0935)

M. Peter Julian: Est-ce que les 408 millions de dollars s'appliqueraient au réseau existant?

M. Paul Côté: C'est uniquement dans le réseau existant, mais c'est pour améliorer l'infrastructure et régler le problème des goulots d'étranglement; il s'agit d'améliorer l'accès en termes de voies de dédoublement et de voies d'évitement plus longues dans certains endroits très précis, comme Coteau et Oshawa et des endroits de ce genre.

M. Peter Julian: Qu'en est-il du matériel roulant?

M. Paul Côté: Le matériel roulant, c'est une autre histoire. Nous avons quantifié nos besoins en matière de matériel roulant à 305 millions de dollars. Dans ce cas particulier, il s'agit principalement du rajeunissement des locomotives et des voitures. Il ne s'agit pas de l'acquisition de matériel neuf, ce qui serait nettement plus coûteux, mais de la remise à neuf du parc existant.

M. Peter Julian: Si nous combinons le matériel roulant et l'infrastructure, nous envisageons des besoins en immobilisation d'environ 700 millions de dollars?

M. Paul Côté: C'est exact. C'est 700 millions de dollars. Vous ajoutez à cela certaines exigences concernant des améliorations à des gares et ainsi de suite, mais comme je l'ai dit, ces questions sont décrites dans le résumé du plan de 2005. Ces chiffres n'ont pas été présentés pour approbation. Ils sont là à titre d'information et de référence pour discussion future.

M. Peter Julian: Ai-je...

Le président: Vous avez une minute.

M. Peter Julian: J'ai encore une minute.

Et c'est pour le réseau existant?

M. Paul Côté: C'est exact.

M. Peter Julian: Cela n'inclut pas le rétablissement de services qui ont été supprimés?

M. Paul Côté: C'est exact, monsieur.

M. Peter Julian: Est-ce que VIA Rail envisage actuellement des services additionnels, les services qui ont été supprimés dans le passé?

M. Paul Côté: À l'heure actuelle, non. Mais nous serions prêts à examiner les initiatives.

Je dis non parce que nous ne le faisons pas de manière spécifique. Mais on nous a demandé dans certaines régions de regarder et de discuter les possibilités de rétablir certains services, par exemple au Nouveau-Brunswick. Le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick a fait des demandes, et nous avons eu des discussions avec lui, concernant le rétablissement de certains services qui avaient été supprimés.

Mais nous n'avons pas de plan formel que vous allez trouver dans notre plan d'entreprise en termes de rétablissement des services.

Le président: Merci, monsieur Côté.

Merci, monsieur Julian.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Soyez le bienvenu, monsieur Côté.

J'ai certaines questions semblables. Une des questions que je voulais vous poser, c'est si les services qui ont été supprimés étaient principalement ceux qui étaient non rentables ou les moins rentables.

M. Paul Côté: Il est certain qu'ils n'étaient pas rentables. Étaient-ils les moins rentables? Je pense que ce serait une généralisation que de dire cela, parce qu'un de ces services, la ligne sud dans l'Ouest canadien, la ligne du CP entre Calgary et Vancouver, n'était pas nécessairement rentable en période de pointe, mais elle se rapprochait du seuil de rentabilité. Elle présentait des chiffres de rendement plus élevés que d'autres.

Mais de façon générale, elles n'étaient pas rentables.

M. Don Bell: Très bien.

J'ai certaines questions concernant la page 18 de votre jeu de diapositives, je pense que c'est comme cela qu'on l'appelle, concernant le programme d'investissement Renaissance. Que représente la gestion des déchets des vieilles voitures, pour 20 millions de dollars?

M. Paul Côté: La gestion des déchets, c'est l'isolement des réservoirs de rétention des cabinets d'aisance.

M. Don Bell: Oh, très bien.

Est-ce qu'une voiture neuve, dans le matériel roulant, coûte un peu plus de 1 million de dollars pièce, si vous obtenez 106 voitures pour 165 millions de dollars? Est-ce exact?

M. Paul Côté: Oui, il s'agit des voitures Renaissance, l'acquisition récente faite en 2001. Cette acquisition est un cas spécial; comme vous le savez probablement, l'achat des voitures Renaissance a été une très bonne affaire que le gouvernement a faite pour le pays. Le prix était bon — un très, très bon prix. Normalement, les voitures de passagers coûtent entre 3,5 millions et 4 millions de dollars, alors on les a obtenues à un prix beaucoup moindre, à environ le tiers du prix, à cause des circonstances particulières qui régnaient à l'époque.

• (0940)

M. Don Bell: Alors, toutes ces voitures ont été acquises? Elles font partie du passé?

M. Paul Côté: Elles sont en service. Nous utilisons ces trains à l'heure actuelle, oui.

M. Don Bell: Et c'est la même chose dans le cas de vos locomotives, auquel cas vous envisagez environ 4 millions de dollars par locomotive, n'est-ce pas?

M. Paul Côté: C'est exact. Elles sont en service; elles ont été acquises.

Cette page dans le jeu de diapositives est un sommaire de ce qui a été dépensé.

M. Don Bell: Qu'est-ce qu'un prototype de locomotive?

M. Paul Côté: Lorsque j'ai répondu à la question concernant les exigences en immobilisation pour l'avenir, il est clair que les coûts d'acquisition d'une locomotive neuve seraient beaucoup plus élevés que ce qu'il en coûte pour remettre à neuf le parc existant. Alors, ce que nous faisons à l'heure actuelle, c'est de faire un prototype de cela, ou un prototype de la remise à neuf d'une de nos locomotives. Après un processus d'appel d'offres, nous avons signé un contrat avec un fournisseur qui va démonter une locomotive et la rebâtir en incorporant de nouvelles caractéristiques environnementales et de nouvelles caractéristiques de fonctionnement, et ainsi de suite. Alors, c'est ce que c'est: un projet de prototype de remise à neuf.

M. Don Bell: Alors, vous en faites une pour voir quels seront les résultats?

M. Paul Côté: Exactement.

M. Don Bell: Je vois.

Quel est le coût de cette opération, pour un projet comme celui-là? Je suppose que la remise à neuf d'une locomotive est beaucoup moins cher que l'achat d'une locomotive neuve.

M. Paul Côté: Cela coûte environ 3 millions de dollars à l'heure actuelle. Les coûts que vous voyez concernent l'acquisition de locomotives il y a quatre ou cinq ans. Je pense que maintenant le prix d'une locomotive neuve se situe probablement au-delà des 5 millions de dollars, alors il y a un gain substantiel ici.

M. Don Bell: Quelque part, vous avez fait allusion aux nombreuses difficultés qui se sont abattues sur l'industrie. Quelles étaient ces difficultés? Je suis au courant du SRAS, mais...

M. Paul Côté: Oh, en 2003? Eh bien, nous avons eu le SRAS, les feux de forêt, les inondations, l'ouragan, la panne d'électricité et des choses du genre.

M. Don Bell: Désolé, j'ai cru qu'il s'agissait d'une apocalypse.

Concernant la question de la ponctualité, vous avez frappé la marque de 68 p. 100 à 70 p. 100 l'an dernier, mais lorsque vous avez des retards dans votre service, quelles sont les conséquences pour votre...? Vous avez parlé d'interconnectivité avec d'autres services privés, des liens avec d'autres compagnies de chemin de fer ou d'autres moyens de transport intermodaux... Quelles sont les répercussions pour les correspondances que vous avez les compagnies aériennes ou les choses du genre?

M. Paul Côté: C'est une très mauvaise situation. C'est une très bonne question.

Nous avons eu de nombreuses discussions et c'est un défi de maintenir de bonnes relations lorsque les partenaires n'honorent pas leur partie de l'entente. Plus précisément, de gros acheteurs comme les voyageurs, qui achètent beaucoup chez nous — particulièrement dans l'Ouest du Canada, où ils offrent des forfaits comme un des éléments... Si vous arrivez trois, quatre ou cinq heures en retard à Jasper en provenance de Vancouver, ou de Toronto, et que vous ratez votre correspondance terrestre, et ainsi de suite, c'est très sérieux. Lorsque ce genre de client décide de ne plus faire affaire avec vous, il part avec un chèque substantiel. Certains d'entre eux génèrent des revenus de 700 000 \$ ou de 800 000 \$ par année. Lorsqu'ils décident de ne plus faire affaire avec vous, ou qu'ils menacent de le faire, c'est une question sérieuse.

Et c'est la même chose avec d'autres partenaires, que ce soit WestJet ou les correspondances par autocar, comme dans le cas de Brewster dans l'Ouest. Alors, nous sommes très préoccupés.

C'est le genre de problème que nous soulignons au CN lorsque nous avons des discussions. Par définition, cette entreprise ne fonctionne pas dans ce genre d'environnement. Nous devons mettre ces questions sur la table et leur dire de penser aux conséquences que cela peut avoir pour nous. Nous ne faisons pas d'argent. Nous ne faisons pas de profit, alors, lorsque ce genre de chose arrive, il y a des répercussions importantes pour nous.

M. Don Bell: Encore une fois, pour clarifier — je pense que M. Julian a soulevé la question — vous dites que le problème principal dans cette situation, c'est un usage accru par le CN de ses propres rails, par le biais de l'utilisation de trains plus longs ou d'une fréquence accrue des trains.

M. Paul Côté: C'est exact.

M. Don Bell: Alors, il n'y a rien que vous puissiez faire. En d'autres mots, ce n'est pas un nouveau parc; rien de tout cela. Fondamentalement, le problème, c'est qu'on vous met sur une voie d'évitement lorsqu'un train plus long arrive, et c'est ce qui explique vos retards.

M. Paul Côté: C'est exact. Nos discussions avec le CN visent à en arriver à un contrat, à une entente qui reflète les exigences de leurs activités d'affaires et des nôtres. Comme vous l'avez dit, ce que nous disons, c'est que lorsque vous apposez votre signature au bas de ce document, il s'agit d'une activité régulière. Alors, l'obligation, c'est d'honorer cette exigence. Si vous ne pouvez pas le faire, alors, cela veut dire que la conception est fautive dès le départ. Cerner le problème et nous allons faire des ajustements. C'est là où nous voyons certaines améliorations importantes dans la communication avec le CN.

M. Don Bell: Je crois savoir que l'autre problème, c'est la réduction de votre personnel, qui a été assez spectaculaire. Je présume que cela s'est fait par attrition et par des mises à pied dans le cas de la fermeture des centres, n'est-ce pas?

• (0945)

M. Paul Côté: En 1990, lorsque nous avons dû réduire le réseau de 50 p. 100, il est clair que cela a eu des répercussions majeures. Deuxièmement, comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, nous avons modernisé nos conventions collectives avec le temps. Cela a entraîné certains gains de productivité pour la société. Alors, sans toucher aux services, sans affecter la qualité des services ou la conception du réseau, nous avons été en mesure de fonctionner avec moins d'employés.

Le président: Merci, monsieur Bell.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Monsieur Côté, il y a un certain nombre de choses. Lorsque vous avez comparu devant nous pour la première fois, j'ai dit que je voulais donner à VIA Rail l'occasion de faire de la planification et de nous montrer ce que vous pouviez faire, vous qui arriviez avec certaines idées neuves — malgré le fait que vous étiez chez VIA Rail depuis longtemps, vous n'aviez pas les pouvoirs — et que ce serait rafraîchissant de voir quelqu'un qui a grandi au sein de l'organisation prendre les commandes.

Évidemment, il y aura parfois certains sujets sur lesquels nous ne serons pas d'accord. Et je veux que le compte rendu reflète un tel désaccord maintenant, fondé sur quelque chose que vous avez dit à

M. Bell, à savoir la valeur incroyable des trains Renaissance, ou Alstrom. Je veux que le compte rendu indique que je suis en désaccord avec vous. Je ne pense pas qu'il s'agissait d'une grande valeur ou d'une excellente affaire pour VIA Rail.

Les gens doivent comprendre que ces voitures ont été construites par une entreprise appelée Alstrom pour le réseau de chemins de fer britannique. Les besoins du réseau de transport ferroviaire britannique ont changé et ils ont réussi à se sortir du contrat en signalant que ces voitures ne répondaient pas aux normes des chemins de fer britanniques, qui sont considérablement moins élevées que les normes canadiennes — ce qui explique pourquoi vous avez dépensé tant d'argent sur ces voitures, après les avoir achetées.

Les voitures ont été entreposées pendant 10 ans après leur construction — ce qui n'est pas sans nous rappeler l'histoire des sous-marins britanniques. Ensuite est arrivée VIA Rail qui les a achetées. Les britanniques étaient sur le point de les envoyer à la ferraille pour en obtenir la valeur de récupération.

Si l'on compare la valeur d'une voiture canadienne, alors oui, il est plus coûteux d'avoir une voiture construite au Canada, mais si ces voitures avaient été construites à Thunder Bay par des travailleurs canadiens en fonction des normes de chemin de fer canadiennes — il y a des normes différentes concernant la taille et la configuration en fonction des sièges —, le prix se rapprocherait beaucoup, si vous tenez compte de tous les coûts et des délais qui ont précédé la mise en service de ces voitures.

Je ne vous blâme pas personnellement parce que vous n'étiez pas responsable. Des décisions ont été prises pour diverses raisons, dont certaines que je ne connais probablement pas. Il y avait bien d'autres considérations que la simple notion de valeur des produits. À l'époque, je ne considérais pas les voitures Alstrom comme une bonne valeur pour le CN, et c'est la même chose aujourd'hui.

En ce qui concerne l'exploitation, je comprends très bien l'autre problème qui a été soulevé pour VIA Rail: le fait de fonctionner sur les rails du CN et la fréquence que le CN exige maintenant. Il est évident que le CN tient compte de la situation économique globale. Il reçoit tellement d'argent de VIA. C'est une source de revenu pour le CN, mais ce dernier doit soupeser cet apport de revenu par rapport aux inconvénients que cela peut avoir pour ses propres activités.

Pour ce qui est des tarifs que VIA paie au CN, ai-je raison de dire que cela se situe probablement dans une étendue de 20 p. 100 de la valeur marchande que d'autres exploitants paieraient pour utiliser les mêmes rails au même moment?

M. Paul Côté: Je ne peux répondre à cette question précisément. Il me faudrait l'examiner de manière plus détaillée.

M. Jim Gouk: Très bien. Je crois comprendre que ce que paie VIA se situe aux environs de 20 p. 100 ou peut-être même un peu moins.

Alors, évidemment, du point de vue du CN, cela est un facteur; c'est pourquoi vous essayez de projeter certaines exigences d'immobilisation pour des voies d'évitement additionnelles dans l'infrastructure du CN pour augmenter les vôtres. Fondamentalement, il s'agirait d'une compensation des coûts d'immobilisation que vous ne payez pas par l'intermédiaire de vos tarifs grandement réduits.

Juste pour revenir sur certaines des difficultés auxquelles est probablement confrontée VIA à l'heure actuelle, vous avez parlé du SRAS et des ouragans et de tout le reste, mais les coûts du carburant doivent constituer un facteur énorme. J'ai une idée générale de la quantité de carburant que consomme une locomotive. Du point de vue du prix des billets, les lignes aériennes ont décidé d'appliquer des frais supplémentaires. Est-ce que VIA a envisagé d'ajouter des frais supplémentaires dans le prix du billet?

M. Paul Côté: Oui, nous avons procédé à deux ajustements des tarifs au cours des six derniers mois. Un ajustement a été effectué cet été, vers le mois de juillet, et nous venons tout juste de mettre en oeuvre un nouvel ajustement lié précisément à l'augmentation des coûts du carburant.

• (0950)

M. Jim Gouk: Est-ce que cela se présente sous forme d'un ajustement global du tarif plutôt que sous forme de supplément-carburant qui vient s'ajouter au tarif?

M. Paul Côté: Oui, et cela reste à l'intérieur de la base.

M. Jim Gouk: Très bien.

Vous avez également mentionné, et j'ai commencé à parler de cette question auparavant, une consolidation de vos centres de maintenance. De toute évidence, cela entraînerait une utilisation plus grande de la capacité des centres existants.

Je crois comprendre qu'il y a un exploitant à Vancouver qui avait l'habitude de faire faire du travail de maintenance chez vous et que, maintenant, vous n'acceptez plus de faire du travail pour lui. Est-ce parce qu'en raison de la consolidation de vos centres de maintenance, vous n'avez plus suffisamment de capacité pour assurer vos propres besoins en matière de maintenance et que vous donnez également du travail à contrat?

M. Paul Côté: Non.

Mme Christena Keon Sirsly (chef de la stratégie de l'entreprise, VIA Rail Canada Inc.): Nous avons cru comprendre que Great Canadian Railtour Company Rocky Mountaineer désirait changer ses activités. À cause de cela, nous n'assurons plus la maintenance de son matériel. Mais nous faisons la maintenance du matériel de West Coast Express, par exemple.

Alors, nous continuons de présenter des soumissions pour exécuter du travail pour des tierces parties, tant et aussi longtemps que cela cadre avec les activités de notre installation de maintenance.

M. Jim Gouk: De toute évidence, vous devez d'abord vous occuper de vos propres besoins. Il serait idiot de ne pas le faire. Mais dans le cas de Rocky Mountaineer, je crois comprendre que, oui, ces gens ont changé leur gare à cause de préoccupations concernant la congestion et les priorités et tout le reste, mais cet exploitant n'a pas d'installations de maintenance qui lui appartiennent et désire continuer à faire affaire avec VIA. Mais VIA ne voulait pas ou ne pouvait pas poursuivre ce contrat — pour quelle raison, je l'ignore.

C'est pourquoi je demande si c'est une question de capacité de votre centre de maintenance.

M. Paul Côté: Il me faudra vérifier les raisons qui ont mené à cette situation et je peux vous répondre plus tard, si vous le désirez.

M. Jim Gouk: Très bien, ce serait bien.

Le président: C'est la dernière question.

M. Jim Gouk: J'ai une question vraiment très longue, mais je vais la garder pour le prochain tour.

Le président: Alors, nous allons donner la parole à M. Hubbard. Il reste encore beaucoup de temps. Ne vous inquiétez pas.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour.

Premièrement, parlant de sécurité, des questions ont déjà été posées à ce sujet, mais pouvons-nous vraiment nous attendre que la sécurité est au niveau que vous espérez ou avez-vous beaucoup de travail à faire pour vous assurer que nous n'ayons pas les problèmes qu'ont eus l'Espagne, le Japon et d'autres pays où des terroristes ou des gens pourraient vouloir faire certaines choses?

Avez-vous confiance? Êtes-vous en mesure de pouvoir dire au public qui voyage que nous avons un bon niveau de sécurité ou avons-nous plus de travail à faire?

M. Paul Côté: Monsieur Hubbard, je répondrai par un oui absolu à cette question. Nous avons pris ce que je crois être les mesures appropriées pour nous assurer, dans la mesure du possible, que les passagers et les employés voyagent ou travaillent dans un environnement très sûr.

Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un défi énorme pour une entreprise comme la nôtre de garantir une sécurité totale. Notre système est différent de celui des lignes aériennes. Les gens peuvent monter à bord du train dans des gares intermédiaires et ainsi de suite. Mais nous croyons que ce que nous avons fait et les efforts que nous avons investis en collaboration avec des partenaires de l'industrie assurent un milieu sûr pour les employés et les clients.

L'hon. Charles Hubbard: Y a-t-il une personne responsable de la sécurité? Par exemple, j'imaginerais que les chefs de train et les personnes qui accueillent les passagers dans les trains recevraient une certaine formation. Y a-t-il une personne désignée pour s'assurer que ces personnes reçoivent une formation sur les normes...

M. Paul Côté: Certainement, absolument.

L'hon. Charles Hubbard: Qui est responsable du programme de sécurité chez VIA?

M. Paul Côté: Notre directeur de l'exploitation est responsable de notre programme de sécurité.

L'hon. Charles Hubbard: Et quel est le nom de ce directeur de l'exploitation?

M. Paul Côté: John Marginson. Il est responsable de cette question et il a coordonné avec le service de sécurité les programmes que j'ai mentionnés auparavant, à savoir, le programme de la GRC. Il coordonne et fait partie d'un comité de l'Association des chemins de fer du Canada et il a eu des discussions avec Amtrak. Alors, c'est lui qui coordonne nos efforts.

L'hon. Charles Hubbard: Passant à un autre sujet lié aux occasions à saisir, de plus en plus de voyageurs ressentent une grande frustration aujourd'hui devant le transport aérien à cause de la complexité du système et du temps qu'il faut pour aller, par exemple, de Montréal à Ottawa ou même d'Ottawa à Toronto. VIA Rail offre un moyen de transport qui demande presque le même temps. Il est certain que VIA offre une façon de voyager qui est beaucoup plus agréable, parce qu'il y a une plus grande souplesse; vous pouvez travailler; les gens ne sont pas tassés. Les gens d'affaires le disent.

Quels sont les obstacles qui vous empêchent peut-être de réduire la durée du voyage entre Ottawa et Montréal ou entre Ottawa et Toronto de manière que vous puissiez augmenter l'achalandage? Quels sont les obstacles qui vous empêchent de le faire?

Nous savons que d'ici à Montréal, cela prend environ deux heures. Le train, du moins je l'espère certainement, pourrait voyager un peu plus vite qu'il le fait à l'heure actuelle. Peut-être que vous pourriez réduire cela à une heure et demie ou à une heure et vingt minutes; ou, peut-être, dans le cas de Toronto, que vous pourriez passer de quatre heures à trois heures, ce qui serait très concurrentiel. Qu'est-ce qui vous empêche d'essayer de réduire la durée du voyage dans ces lignes et probablement ailleurs également, là où nous devrions réduire la durée de voyage?

• (0955)

M. Paul Côté: Il y a deux critères: un de ces critères, c'est la capacité et l'autre, c'est la conception des rails qui permet des vitesses pouvant aller jusqu'à 100 milles à l'heure. Il s'agit là de la vitesse maximale permise dans les activités de chemin de fer au Canada.

Avec le temps, nous avons investi dans une infrastructure qui répond à ces deux critères. Dans un cas, c'est d'accroître la vitesse et la longueur des rails sur lesquels vous pouvez rouler à 100 milles à l'heure. Dans le deuxième cas, il s'agit d'investir dans une infrastructure de sorte qu'elle puisse accepter un degré élevé d'achalandage et que les trains soient à l'heure. C'est bien d'avoir toutes sortes de trains dans l'infrastructure, mais il faut que les trains arrivent à temps et qu'ils fonctionnent conjointement.

Alors, c'est ce que nous avons essayé de faire. Et c'est dans ce sens que nous continuons de travailler, mais cela nécessite des investissements. C'est le genre de demande que nous ferions au gouvernement.

L'hon. Charles Hubbard: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Une autre question.

L'hon. Charles Hubbard: Nous aurons un autre tour, je pense.

Le président: Absolument, il nous reste encore une heure.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Concernant la sécurité et les déraillements, il y a des gens qui sont inquiets de l'état des rails, en premier lieu. Il y a eu beaucoup de déraillements mineurs et quelques déraillements majeurs, pas nécessairement chez VIA Rail. Je suppose que dans certains cas, vous pouvez appeler cela des glissements, là où des voitures glissent simplement à faible vitesse en dehors des rails et nous avons également des déraillements à plus grande vitesse qui causent des lésions corporelles et des dommages à la propriété. Par exemple, en 2004, dans vos dossiers, combien de déraillements de chacune des catégories avez-vous eus — les glissements à faible vitesse, peut-être juste une voiture qui quitte le rail, et les collisions, les renversements et les trains qui déraillent, disons, à une vitesse supérieure à 10 ou 20 kilomètres à l'heure?

Avez-vous des données sur cette question?

M. Paul Côté: Nous en avons certainement. Mais je ne les ai pas avec moi, monsieur Hubbard.

Avec votre permission, monsieur le président, je vais examiner cette question et donner la réponse au greffier.

Le président: Très bien, merci.

M. Gouk, et ensuite, M. Julian.

M. Jim Gouk: Merci.

Une des choses que vous avez indiquée dans un document est la ventilation de votre réseau par trains régionaux, transcontinentaux, de corridor et ainsi de suite. Dans le cas d'une ligne aérienne, un voyage transcontinental signifie que vous avez des vols directs d'une

extrémité à l'autre du pays et vous avez ce que l'on appelle, par euphémisme, la route du laitier, où l'avion s'arrête peut-être quelque part en Ontario, puis à Winnipeg, puis à Saskatoon et poursuit ainsi son voyage jusqu'à l'autre extrémité, ce qui en fait difficilement un vol transnational.

Dans le cas d'un voyage transcontinental, je présume évidemment qu'il y a beaucoup d'arrêts.

Je ne devrais pas dire que je n'ai jamais pris ce train. Je ne l'ai jamais pris depuis que VIA Rail existe, mais je l'ai pris du temps que c'était le CP.

Combien de gens, parmi ceux qui voyagent sur ce que vous appelez une route transcontinentale, sont effectivement des passagers transcontinentaux? Quel est le pourcentage grossièrement, par opposition à quelqu'un qui embarque dans une gare et qui s'arrête à la prochaine, dans un train transcontinental?

M. Paul Côté: Voulez-vous dire dans l'Ouest?

M. Jim Gouk: Globalement.

M. Paul Côté: Cela varie grandement et en fonction de la saison également. Il est clair qu'en été, nous avons un pourcentage plus élevé de gens qui font une partie du trajet, jusqu'à Jasper et ainsi de suite, bien que nous ayons développé un trafic assez important d'une extrémité à l'autre.

Il faudra que regarde les chiffres pour avoir une ventilation — je suis sûr que nous avons cela — des longs parcours par rapport aux parcours intermédiaires par type de service, à savoir l'Océan dans l'Est et le Canadien dans l'Ouest.

• (1000)

M. Jim Gouk: Pendant les activités estivales, lorsque vous faites la répartition de vos activités entre Vancouver et Jasper, vous ne parlez pas vraiment en termes de transport ferroviaire des passagers par rapport à d'autres types de transport ferroviaire, mais plutôt de corridor transcontinental. Mais vous parlez spécifiquement de tourisme, d'une manière très limitée, dans la région du Bras d'Or.

Est-ce que vous appelleriez vos activités estivales, lorsque vous avez un achalandage important, disons de Vancouver à Jasper, comme faisait partie tout de même du train transcontinental ou diriez-vous qu'il s'agit du tourisme? Est-ce que cela se définirait plus facilement comme une activité touristique?

M. Paul Côté: Je suis content que vous ayez posé cette question. Notre mandat consiste évidemment à assurer un service transcontinental et un service interurbain, nous continuons à le faire tout au long de l'année. Le tourisme est un marché en croissance rapide. Nos trains sont très agréables et les agences de tourisme veulent visiter les Rocheuses et voyager dans nos trains. La demande est forte en été. Nous y répondons mais réservons, toutefois, des places dans nos trains pour les passagers se déplaçant d'une ville à l'autre et ce, pour respecter le mandat fondamental de la société.

M. Jim Gouk: Je comprends bien.

M. Paul Côté: Nous continuons à le qualifier de train transcontinental, mais durant les saisons touristiques nous acceptons les touristes car leurs fortes dépenses nous permettent de réduire le montant que nous verse le gouvernement.

M. Jim Gouk: VIA a d'excellents rapports avec le secteur privé, d'autres compagnies de chemin de fer et aussi d'autres entreprises. Je sais que VIA a récemment envisagé la possibilité d'agrandir ses opérations en été, de Vancouver à Jasper, et je suis sûr que vous estimez que cela rapportera à VIA, comme vous venez de le dire, des revenus supplémentaires, etc. Malheureusement, du point de vue du VIA, ce fut pas approuvé.

Est-ce que de meilleures définitions et lignes directrices au plan des rapports entre VIA et le secteur privé en termes de ce que l'on attend de chacun, des responsabilités de chacun et des protections qui seraient assurées à VIA et aux autres compagnies de chemin de fer quand elles auront rempli le mandat qu'elles ont présenté et qui a essentiellement été approuvé, afin qu'on leur accorde un certain degré de protection dans le cadre de leur mandat pour continuer et ne pas être prises au dépourvu? Dans votre cas, lorsque vous exprimez un besoin ou la volonté de faire quelque chose et que vous obtenez l'autorisation de procéder, vous risquez d'avoir des problèmes plus tard car vous aurez fait exactement ce que vous aviez demandé de faire et que vous aviez l'autorisation de le faire. Cela serait-il utile si ce cadre de travail était développé et que chacun sache où il en est?

M. Paul Côté: Monsieur Gouk, comme je l'ai déjà dit, j'étais encouragé d'entendre le ministre parlait au forum public tenu à Calgary, il a exprimé son souhait d'avoir une discussion sur la vision à long terme du transport ferroviaire des passagers. Bien sûr, à ce moment, il pensait à VIA Rail en particulier car c'était le sujet de cette intervention.

Cependant, je sais que ce sera l'occasion de parler précisément de ce que vous décrivez: quels sont exactement les rapports, quelles sont les responsabilités de chacun et comment chaque intervenant peut avoir l'occasion de développer pleinement son potentiel dans le contexte du développement et de la croissance de l'industrie — pas les besoins précis et individuels, mais ceux de l'industrie — et former des partenariats qui ne se limiteraient pas au secteur ferroviaire.

J'étais vraiment très encouragé d'entendre ce discours. Nous sommes prêts à y participer activement au moment de la mise en oeuvre. Je pense que ces mesures permettront d'atteindre les objectifs dont vous avez parlé, non seulement aujourd'hui, mais aussi auparavant.

M. Jim Gouk: Je veux être certain que nous nous comprenons bien. Je n'aurais jamais suggéré qu'un exploitant du secteur privé soit protégé contre un autre. Ils devraient se faire la concurrence selon les règles du jeu équitables, et tant mieux. Une entreprise privée ne devrait pas empiéter sur des activités entrant dans le mandat de VIA, mais si vous faites une planification des immobilisations à long terme, vous découvrez soudainement qu'il y a eu empiètement. Ce principe devrait s'appliquer également dans l'autre sens. Je pense que si nous pouvions développer un tel cadre de travail, ce serait une bonne chose pour tous les intervenants.

M. Paul Côté: Je suis d'accord.

Le président: Merci.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais revenir brièvement sur l'augmentation du prix du carburant. Vous avez mentionné avoir augmenté deux fois le prix du billet. Sur quoi vous êtes-vous fondés pour faire cela? Quel a été le pourcentage d'augmentation, en gros? De quelle façon avez-vous structuré cette augmentation tarifaire dans tout le pays?

• (1005)

M. Paul Côté: Tout d'abord, il fallait évaluer l'effet immédiat de l'augmentation du prix du carburant que nous achetions et des futures augmentations prévues. Nous avons fait cela, utilisé la base du revenu et prévu ou déduit un certain pourcentage qui devait être ajusté afin que nous puissions récupérer. Nous avons fait le premier ajustement, les prix du carburant ont évidemment continué à augmenter et nous avons dû en faire un autre. Les pourcentages exacts étaient de 2 p. 100 et de 1,5 p. 100.

M. Peter Julian: Il y avait eu une augmentation de 2 p. 100 sur toute la ligne.

M. Paul Côté: Oui, sur toute la ligne. Comme je l'ai déjà dit, nous ne l'avons pas traité comme un supplément proprement dit, dans le sens où ce n'est pas un élément différent ou indépendant et il est inclus dans la base tarifaire. C'est de 2 p. 100, puis de 1,5 p. 100 et il y a eu d'autres ajustements.

M. Peter Julian: Pensez-vous que l'incidence nette à la fin de l'année sera nulle et que l'augmentation du prix du carburant aurait été compensée par les augmentations de 2 et de 1,5 p. 100?

M. Paul Côté: Tout à fait et en 2006, compte tenu de ce que nous savons aujourd'hui, nous ferons un autre examen en cas d'augmentation importante du baril. Mais, dans les évaluations des dépenses actuelles, ces ajustements tarifaires nous permettront de récupérer cette augmentation des coûts.

M. Peter Julian: Qu'aviez-vous prévu pour la réduction et l'utilisation, étant donné l'augmentation des prix des billets ou bien n'aviez-vous rien prévu?

M. Paul Côté: Rien.

M. Peter Julian: En étudiant la situation, avez-vous constaté une réduction?

M. Paul Côté: Non, aucune. Nous ne sommes pas les seuls à faire des changements, tous les autres le font aussi.

M. Peter Julian: Très bien.

M. Paul Côté: Il est plus cher de voyager par avion et de remplir le réservoir d'essence des voitures. Nous suivons la situation et nous n'avons constaté ni perte ni déroutement.

M. Peter Julian: Merci.

La prochaine question porte sur l'usage des voies pays. Vous utilisez surtout le réseau de CN Rail. Je pense qu'il y a des exceptions dans deux ou trois régions. Comment se compare le coût de l'usage des voies par passager pour ces régions à celui de l'usage des voies de CN?

M. Paul Côté: C'est le même.

M. Peter Julian: C'est le même accord.

M. Paul Côté: C'est le même accord. Il commence par l'accord de base conclu, il y a des années, avec CN et aussi avec CP. Ces accords existent toujours et les taux sont les mêmes quelle que soit la zone d'opération. Ces accords arrivent à échéance à la fin de 2008. Nous nous préparons à les renégocier et CN aussi.

M. Peter Julian: Quelles sont les autres sociétés?

M. Paul Côté: CP est la plus importante entre Sudbury et White River, avec un petit tronçon dans la région de Vancouver. Je crois que RailAmerica est dans l'île de Vancouver. OmniTRACS au nord du Manitoba.

Mme Christena Keon Sirsly: Il y a RailAmerica et GEXR.

M. Paul Côté: GEXR est un petit exploitant dans le sud-ouest de l'Ontario.

[Français]

Il y a les Chemins de fer du Québec.

[Traduction]

C'est un conglomérat de diverses compagnies appelé:

[Français]

les Chemins de fer Baie des Chaleurs, les Chemins de fer du Québec, New Brunswick East Coast Railway.

M. Peter Julian: Les Chemins de fer du Québec, c'est pour la région de la Gaspésie?

M. Paul Côté: Oui, c'est la région de la Gaspésie et du nord du Nouveau-Brunswick.

M. Peter Julian: À partir de Rivière-du-Loup?

M. Paul Côté: À partir de Rivière-du-Loup, en effet.

Il y a différentes compagnies: Bas-Saint-Laurent, Baie des Chaleurs et New Brunswick East Coast sont les trois lignes principales.

M. Peter Julian: Alors, vous aurez cinq compagnies, avec lesquelles vous serez obligé de négocier à partir de 2008?

M. Paul Côté: C'est cela.

M. Peter Julian: Est-ce que vous anticipez des difficultés à ce sujet?

M. Paul Côté: Une négociation, c'est une négociation. C'est un partenariat, alors je suis certain que les compagnies de chemin de fer ont des attentes. Nous avons des critères à respecter. Nous allons entreprendre ces discussions dans un contexte objectif et nous verrons où cela nous mènera. Je vais leur faire confiance, et ils vont nous faire confiance. Nous verrons.

Je ne veux pas anticiper et être négatif. Je suis de nature optimiste. Je n'entreprends pas cela en pensant que nous allons avoir des problèmes.

[Traduction]

M. Peter Julian: J'aimerais revenir aux possibilités offertes par de nouvelles lignes pour le droit de passage.

• (1010)

Le président: C'est votre dernière question.

M. Peter Julian: Le droit de passage pour les Canadiens, c'est traverser les passes du sud, la ligne transcontinentale originale, et j'ai eu la chance de faire plusieurs fois Halifax-Vancouver. Depuis 10 ans maintenant, il n'y a pas de ligne sud entre Winnipeg et Vancouver. Je crois comprendre que VIA avait fait une demande pour rétablir le service de cette ligne sud. J'aimerais savoir ce que vous pensez du rétablissement de cette ligne.

M. Paul Côté: C'est l'un des projets de la société depuis un certain nombre d'années. Il faudrait au moins deux sociétés dans le partenariat. Nous avons demandé à Canadian Pacifique de rétablir cette ligne; Canadian Pacifique nous a dit qu'elle ne pouvait pas nous aider, nous avons donc décidé de mettre de côté cette initiative pour le moment en attendant que la situation change.

Le président: Merci.

M. Bell a la parole.

M. Don Bell: Merci.

Vous allez nous fournir quelques détails en réponse à une question posée plus tôt, mais de façon générale, vos lignes les plus rentables sont plus ou moins les lignes de transit?

M. Paul Côté: Les lignes interurbaines sont dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. C'est dans la ligne Montréal-Toronto que le recouvrement des coûts accuse le pourcentage le plus élevé, vous le constaterez quand nous vous communiquerons les chiffres. Si nous segmentons la ligne transcontinentale à l'ouest, vous constateriez que le tronçon traversant les montagnes, que nous appelons — tronçon Edmonton-Jasper-Vancouver — est rentable, surtout en été, mais bien sûr il doit être toujours envisagé dans le contexte de la réponse que j'ai faite tout à l'heure à M. Gouk. Le service n'est pas séparé, un service Edmonton-Vancouver. Il s'étend jusqu'à Toronto. Nous devons être prudent quand nous parlons de cela.

M. Don Bell: L'autre question concerne l'aménagement des trains pour les passagers handicapés. Je suppose que cela a posé quelques problèmes. Pouvez-vous nous dire ce que vous faites dans ce domaine?

M. Paul Côté: Je dois dire que je suis très fier de ce que nous avons accompli depuis la fondation de la compagnie. Je travaille à VIA depuis son tout premier jour. Dès le début, j'ai été impliqué dans cette question particulière concernant les passagers handicapés. Il n'y a qu'à voir notre bilan, il est très positif. Nous avons pris des initiatives incroyables et apporté des améliorations pour fournir à ce segment de la clientèle l'accessibilité à nos services.

Oui, récemment, il y a eu un problème relativement au nouveau matériel que nous avons acheté. Un groupe a protesté. Comme vous le savez, nous ne pouvons pas vous en dire plus, car l'affaire est devant les tribunaux. Elle n'est pas encore réglée. La Cour suprême rendra une décision bientôt. De manière générale, je dois dire que je suis très fier du bilan de la compagnie en ce qui concerne l'accessibilité.

M. Don Bell: Ma dernière question porte sur la modernisation du parc. Vous avez déclaré ici avoir complété la modernisation du parc et l'avoir réduit d'un tiers. Est-ce exact?

M. Paul Côté: Excusez-moi, monsieur, vous avez dit...?

M. Don Bell: Vous avez dit, ici, avoir modernisé le parc et l'avoir réduit d'un tiers.

Mme Christena Keon Sirsly: C'était après les coupures de 1990.

M. Don Bell: Je suppose que VIA a relevé le défi. La modernisation du parc a été complétée et le parc a été réduit d'un tiers. C'est à la page 8 de votre « Vue d'ensemble 1990-2005. »

M. Paul Côté: C'était pour réduire le parc d'un tiers. Oui.

Mme Christena Keon Sirsly: Cela a fait suite à la réduction du réseau en 1990. En raison du changement de la nature de notre service, nous avons pu retirer du service une partie du matériel le plus ancien de notre parc. L'effet sur nos coûts d'entretien et la fiabilité du matériel a été positif. En 1992, la remise à neuf du parc en acier inoxydable utilisé dans l'Ouest canadien a été complétée. Ce projet avait commencé à la fin des années 1980 et s'est terminé au début des années 1990.

M. Don Bell: Donc, en ce qui concerne le parc, quels sont vos besoins pour faire avancer la remise à neuf?

M. Paul Côté: Les besoins immédiats pour la remise à neuf portent sur deux volets. L'un est pour les locomotives. C'est un problème distinct. À l'heure actuelle, le parc des trains légers-rapides-confortables compte 197 wagons. Nous avons ces wagons depuis 23 ou 24 ans, ce sont eux qui seraient remis à neuf.

M. Don Bell: Donc vous ne les remplacez pas, vous les remettez simplement à neuf.

M. Paul Côté: C'est bien ça, nous les remettons à neuf. Le coût du remplacement serait idéal, mais il est trop élevé.

• (1015)

M. Don Bell: Quel serait le ratio remise à neuf/remplacement? Quel est le coût d'une remise à neuf? Vous dites qu'un remplacement coûte environ trois millions de dollars.

Mme Christena Keon Sirsly: Nous nous attendons à ce que la remise à neuf coûte près de un million de dollars par wagon. Cela nous permettra de moderniser nos systèmes, de les remplacer et de moderniser les wagons, en faire des wagons modernes à l'image de ce siècle.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Cela va probablement me faire tourner en rond.

Il y a quelque chose que j'aimerais savoir. Je peux imaginer que si l'exploitation du corridor par VIA cessait tout simplement — non pas qu'elle ait été vendue, mais qu'elle a simplement cessé d'exister — les répercussions sur les passagers de cette région seraient incroyables. Je ne sais pas si les compagnies aériennes pourraient faire face à la demande; il en résulterait de la congestion et le problème des passagers faisant l'aller-retour. La situation des régions isolées dans lesquelles VIA fournit un service essentiel se trouveraient dans la même situation.

J'aimerais, monsieur Côté, que vous me disiez quel serait, à votre avis, l'impact sur les Canadiens s'il n'y avait pas de train transcontinental, si la ligne était tout simplement supprimée.

À part le fait de ne pas plus pouvoir vivre ces voyages nostalgiques et l'aspect du tourisme par train, quel autre aspect négatif pourrait rencontrer les Canadiens?

M. Paul Côté: Je pense que les gens n'auraient plus l'occasion de voyager entre des villes sur des tronçons de notre service transcontinental, ils l'utilisent encore. Il serait faux de penser que tous les wagons de ce train ne servent qu'aux touristes. Il y a pas mal de gens qui l'utilisent, nous vous communiquerons des chiffres. Ce serait leur enlever ce moyen de transport.

L'effet serait le même que ce vous avez vu en 1990 quand les services ont été réduits dans des régions semblables sur des lignes différentes. Je suis sûr que vous avez remarqué la réaction que cela avait provoqué à l'époque. Ce serait enlevé des services aux contribuables canadiens qui l'utilisent aujourd'hui, comme ils le faisaient en 1990.

M. Jim Gouk: Donc vous parlez surtout du voyage interurbain, même si la ligne transcontinentale allant de Régina à Saskatoon — je ne suis pas sûr des villes qui se trouvent sur l'itinéraire, mais c'est de cela dont vous parlez.

M. Paul Côté: C'est l'un des aspects. Je suis sûr que dans l'industrie touristique, la fermeture d'un train comme le Canadien dans l'Ouest du Canada, qui est un mélange et un élément, une composante du tourisme offert dans l'Ouest canadien, ne passera certainement pas inaperçue.

M. Jim Gouk: Si cela devait avoir lieu, nonobstant nos réserves, une partie de votre matériel est probablement très spécialisé à cet effet seulement, mais j'imagine qu'une certaine partie pourrait être incorporée à d'autres parties, les meilleures dans certains cas. Donc un grand nombre de pièces retirées seraient justement les parties de votre équipement, votre matériel roulant, qui peut nécessiter une remise à neuf ou un remplacement.

M. Paul Côté: Non, en fait, si ce scénario devait avoir lieu — et j'espère que non — le matériel utilisé pour le train transcontinental de l'ouest constitue le parc mentionné tout à l'heure par Mme Sirsly, c'est-à-dire l'équipement en acier inoxydable que nous avons remis à neuf en 1992. Il est très spécialisé pour ce type de service. Étant donné le fait que nous avons maintenant un train de nuit dans l'est du Canada qui utilise le matériel du parc Renaissance. À par le fait de réaffecter certaines des pièces du Renaissance, disons, à un service comme celui assuré par le Churchill, ce parc serait inutile dans le contexte actuel des opérations.

M. Jim Gouk: Un tout dernier mot. Vous avez mentionné le suivi qui sera fait sur la répartition du système au niveau de la rentabilité.

Vous allez aussi m'envoyer, je suppose par l'intermédiaire du greffier, la documentation sur l'entretien avec Rocky Mountaineer. Vous voudriez peut-être contacter Peter Casement qui travaille chez Rocky. J'entendu dire — sans prendre parti; je dis seulement cela afin que vous puissiez vérifier — que lorsque Rocky a informé VIA du déménagement de la gare de VIA pour des raisons de passagers, il a été dit à cette personne que VIA ne ferait plus l'entretien pour Rocky à Vancouver et à Jasper.

C'est quelque chose que vous pourriez vérifier.

M. Paul Côté: Je ferai cela, monsieur.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Pour revenir au parc Renaissance, M. Gouk a émis quelques critiques, et je crois comprendre que même si vous remettez à neuf les wagons, le parc original — et certains de ces wagons peuvent sembler être en acier inoxydable, etc. — en fait, ils sont vieux de 50 à 60 ans, n'est-ce pas?

• (1020)

M. Paul Côté: C'est exact.

L'hon. Charles Hubbard: Ils ont bien sûr été améliorés et il est vrai qu'ils sont très compétitifs par rapport à ceux de Renaissance, d'après les dires des passagers. Je sais que vous avez apporté quelques changements au parc Renaissance, mais la qualité de l'air dans beaucoup de wagons laisse encore à désirer — que les passagers puissent ou non contrôler l'air dans ces wagons.

Avez-vous reçu des plaintes à ce sujet ou est-ce quelque chose que j'ai entendue et qui n'a pas été portée à votre attention?

M. Paul Côté: Non, on nous a signalé ce problème, ainsi que d'autres. Ce n'est pas inhabituel lors de la mise en service d'un nouveau parc. La conception reste une conception, la mise en pratique est autre chose. Nous essayons de régler ces problèmes en ordre de priorité. Nous essayons de régler le problème de la qualité et de la circulation de l'air dans les wagons, y compris le bruit et la possibilité de contrôler l'air.

L'hon. Charles Hubbard: En ce qui concerne vos rapports avec toutes les différentes lignes, pas seulement celles de CN, mais les petites lignes, elles utilisent un équipement de sécurité permettant d'anticiper des problèmes des organes de roulement des trains. Avez-vous de bons rapports? Combien de temps faudrait-il? En cas de boîte chaude, par exemple, en passant près d'un centre quelconque, combien de temps faudrait-il pour l'avertir que le wagon n° 6 d'un certain train cause un problème? Serait-ce immédiatement?

M. Paul Côté: Les délais seraient aussi courts que s'il s'agissait de leurs propres opérations. Nous utilisons le même système de communications. En cas de problème détecté dans notre matériel, il est signalé au répartiteur qui transmet immédiatement l'information à la conductrice ou au conducteur de la locomotive pour que le train soit arrêté en toute sécurité. Ensuite, c'est au tour de notre centre de commande d'être avisé, puis l'information est relayée dans notre système de communication interne.

L'hon. Charles Hubbard: Donc, le réseau informatique établi avec les divers fournisseurs de voies est très efficace et l'information est relayée en quelques minutes, presque...

M. Paul Côté: Nous n'avons aucun problème dans ce domaine. Je n'ai absolument pas de préoccupation à ce sujet.

L'hon. Charles Hubbard: Pas de préoccupation à ce sujet?

M. Paul Côté: Non, monsieur, aucune.

L'hon. Charles Hubbard: Rencontre-t-on dans votre parc beaucoup de cas de ce que les cheminots appellent des boîtes chaudes, etc.?

M. Paul Côté: Je ne peux pas vous donner un nombre précis tout comme je ne pouvais pas répondre précisément à votre question sur les déraillements à basse vitesse, etc., mais notre matériel est très fiable. Moins de trains restent coincés sur les voies qu'il y a plusieurs années, donc le degré de fiabilité est élevé. Il s'agit évidemment de mécanique et de matériel lourd. Il y aura des défaillances mécaniques, mais il y en a peu et ne posent pas un problème important pour la société.

L'hon. Charles Hubbard: En ce qui concerne votre système d'information comptable et les besoins à long terme de VIA, vous avez parlé d'un programme pour les cinq prochaines années et qui nécessite un certain investissement et une certaine somme d'argent. Si M. Gouk et nous tous n'autorisons pas l'engagement de crédits pour l'amélioration et l'entretien de vos parcs, quelles autres solutions de rechange pourriez-vous avoir en termes de financement pour permettre à VIA de rester à flot après 2009?

M. Paul Côté: Je pense avoir dit dans mes remarques que nous avons pu faire face aux compressions budgétaires et aux changements du financement des niveaux de référence des années 1990 en réduisant le personnel, cela a été fait. Évidemment, si la décision de ne pas financer d'autres investissements dans notre société était prise, il faudrait envisager sérieusement des baisses de services pour rester à flot. À la fin de 2007, notre fonds de renouvellement des actifs, que j'ai déjà mentionné, sera épuisé et nous ne fonctionnerons qu'avec le fonds de fonctionnement de 169 millions de dollars. Si aucun investissement n'est fait dans le matériel et que les coûts de l'entretien augmentent, il faudra céder du terrain quelque part, et ce sera des baisses de services.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, j'en termine avec les questions.

Lors d'une série de questions précédente, vous avez indiqué au comité que vous pourriez nous communiquer vos priorités en termes de ce qui pourrait se passer en cas de coupure. Est-ce exact,

monsieur le président? J'ai entendu dire dans une réponse que des lignes ne sont pas rentables.

● (1025)

M. Paul Côté: Non, je n'ai pas dit que nous reviendrons devant le comité pour indiquer quelle ligne devrait être supprimée en premier en cas de coupure. J'ai dit que je communiquerais au comité une répartition des ratios de rentabilité pour qu'il ait un aperçu objectif du système. La discussion concernant le service qui devrait être supprimé en premier est une autre discussion que...

L'hon. Charles Hubbard: Bien, monsieur Côté. Vous êtes un homme d'affaires et j'imagine que, comme tous les hommes d'affaires, vous commencerez par réduire vos pertes, je suppose que nous parlons de la même chose.

Nous allons suivre cela, monsieur le président, de très près.

Le président: Je tiens à faire remarquer que M. Côté parlait au conditionnel.

Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): À la page 7 du « Résumé du Plan d'entreprise pour 2005-2009 et budget d'exploitation et d'immobilisations de 2005, » un paragraphe commence par « Depuis 1997, VIA bénéficie d'une suspension des cotisations au régime de retraite. » Dois-je comprendre que pendant huit ans, l'entreprise n'a pas versé sa portion du régime de retraite pour les employés?

M. Paul Côté: C'est exact.

M. Andrew Scheer: Je continue le même paragraphe « l'évaluation pourrait révéler que VIA doit recommencer à cotiser au régime de retraite des employés syndiqués. » J'ai deux ou trois autres questions.

Premièrement, avez-vous fixé une date précise à laquelle vous reverserez des contributions ou est-ce quelque chose que vous espérez éviter?

M. Paul Côté: Ce rapport a été écrit au mois de juin. Depuis, le conseil d'administration a décidé d'examiner cette question précise. Il nous a demandé de refaire des contributions, nous avons donc affecté une somme pour le régime de retraite des employés syndiqués, cinq millions de dollars pour cette année et 13 millions de dollars dans les prochaines années. Nous avons commencé à faire cela depuis que le rapport a été écrit.

M. Andrew Scheer: Avez-vous prévu une compensation pour les huit ans durant lesquels il n'y a pas eu de contributions?

Mme Christena Keon Sirsly: Le régime de retraite des employés syndiqués est entièrement financé; il n'y a pas de déficit. Nous ne voyons pas de déficit, mais le fonds approchait le déficit, nous avons donc commencé à verser des contributions.

Le président: Monsieur Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

Bienvenue monsieur Côté et bienvenue aux collègues de VIA. Je vous remercie de comparaître devant le comité.

Je veux souhaiter la bienvenue aux membres de notre comité qui reviennent de Washington, D.C. Nous sommes contents que leur retour se soit bien passé et j'espère qu'ils ont été bien accueillis à l'ambassade à Washington à l'occasion d'une très importante étude sur la libéralisation du transport aérien.

Cela fait plaisir de parler du chemin de fer et changer un peu de la question des wagons-trémies. Nous parlons, aujourd'hui, du transport des citoyens canadiens.

Comme vous le savez peut-être, c'est un sujet qui intéresse beaucoup de monde. J'ai reçu bon nombre de lettres des électeurs de ma circonscription de Palliser, c'est-à-dire Moose Jaw et le sud-ouest de Régina. Beaucoup de personnes, surtout des membres de l'organisation Transport 2000 souhaitent la réouverture de la ligne de transport ferroviaire de passagers dans le sud de la Saskatchewan — je reprends la question posée par mon collègue tout à l'heure — c'est-à-dire la ligne transcontinentale sud : Winnipeg, Régina, Moose Jaw. Il y a quelques mois, j'ai rencontré M. Wooldridge, le vice-président de Transport 2000 et d'autres membres de Transport 2000 afin de bien comprendre leur point de vue.

J'ai constaté que la vision de la direction de VIA repose sur six objectifs précis, notamment l'environnement, la croissance, le service et les gens. En gardant tout cela à l'esprit, je vous demande de nous dire où nous en sommes avec cette question. Vous avez indiqué que l'expansion suscitait un intérêt, mais vous avez mentionné que CP ne peut pas vous « aider. » Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet? C'est ma première question, et nous dire comment nous pouvons peut-être faire avancer les choses.

La deuxième partie de la question se rapporte au degré de réceptivité du gouvernement? Le ministre des finances est notre seul membre libéral originaire de Saskatchewan. Je me demande quel a été le degré de réceptivité du gouvernement vis-à-vis les demandes de fonds supplémentaires visant la réouverture de cette ligne sud qui est importante pour beaucoup de mes électeurs de Palliser.

• (1030)

M. Paul Côté: En réponse à votre première question, monsieur, les discussions tenues avec CP au cours des dernières années portaient surtout sur le rétablissement du service entre Calgary et Vancouver. J'ai mentionné la réponse de CP, qu'elle n'était pas en mesure de nous aider, c'est ce qu'ils ont dit, et s'ils comparaissent devant le comité, il faudra alors leur demander.

C'est une question de capacité. Étant donné la conception et le volume du trafic, ils ne peuvent tout simplement pas ouvrir leurs voies à nos trains pour le moment. Voilà la réponse.

M. Dave Batters: Est-il possible de trouver une solution? Est-ce que des discussions ont eu lieu régulièrement pour trouver une solution?

M. Paul Côté: Pas à ma connaissance, monsieur. Tout ce que je sais, c'est que CP a eu des discussions ou du moins des plans pour améliorer la capacité de son réseau pour ses propres opérations. Je ne crois pas qu'il y ait eu de discussions pour trouver un moyen de nous donner accès aux voies de CP.

C'est une bonne occasion pour moi de répondre à la deuxième partie de votre question. Comme je l'ai déjà dit, j'ai été très encouragé par le discours prononcé par le ministre des Transports au forum public de Calgary. Il s'est dit favorable à l'étude de la question d'une vision à long terme du transport ferroviaire des passagers, y compris la gouvernance, les rôles et responsabilités, les partenariats des différents acteurs de l'industrie et des acteurs majeurs. Je le crois dans ce contexte, les questions telles que l'expansion de services à l'Ouest ou dans les Maritimes, j'ai mentionné les demandes que nous avons faites sur la possibilité de rétablir des services qui avaient été supprimés en 1990.

J'ai le sentiment que cela se fera. À mon avis, cela se fera au début de 2006 et continuera probablement durant un certain temps. Ce sera alors l'occasion de présenter ces demandes particulières. Vous en avez mentionné une. Je mentionne l'Atlantique. M. Bonin mentionnerait sa région aussi s'il était présent.

M. Dave Batters: D'accord.

C'est intéressant. Je retiens vos propos indiquant que le discours du ministre vous donne de l'espoir même si, au Parlement, nous ne savons pas pendant combien de temps le gouvernement s'attachera à cette question. C'est quelque chose que nous suivrons tous de très près. Je ne sais pas si je devrais trop me reconforter de l'annonce d'une étude de plus ou des bonnes intentions d'un ministre qui s'est remis la semaine dernière... Au sujet des voyages par avion, par exemple, il dit essentiellement de ne pas ajuster la formule de loyer de l'Aéroport de Toronto et de mettre fin au rôle d'aéroport-pivot important de Toronto pour le transport aérien. J'imagine donc que d'autres questions graves occupent probablement le temps du ministre, mais je suppose que nous devons nous rassurer car il est prêt à l'étudier.

Merci, monsieur Côté.

Le président: Merci, monsieur Batters. Soyez optimiste ce matin.

Monsieur Julian.

M. Paul Côté: C'est exactement ce que j'allais dire, monsieur le président. N'oubliez pas, je suis un optimiste.

M. Peter Julian: Je resterai optimiste en continuant dans le sens des propos de M. Batters car je pense qu'il s'agit là d'un élément essentiel du service global du transport ferroviaire de passagers. La ligne sud entre Winnipeg et Vancouver est extrêmement importante. C'est une ligne qui peut desservir des millions de Canadiens. Vous avez mentionné en particulier la grande ligne de Calgary à Vancouver. Y a-t-il eu des discussions sur la possibilité d'ouvrir une ligne sud de Winnipeg à Calgary? C'est ma première question.

Voici la deuxième question. Quelle est votre évaluation de l'effet sur le matériel roulant de VIA Rail, par exemple, et quelles seraient les dépenses en immobilisations pour rétablir le service de la ligne transcontinental sud entre Winnipeg et Vancouver en passant par Calgary, Régina et Moose Jaw?

M. Paul Côté: J'ai mentionné la ligne Calgary-Vancouver car c'est une ligne où... C'est une mesure prise par la société pour promouvoir la croissance. Dans cette optique, une partie de l'achat du matériel dont nous avons parlé, notamment le matériel Renaissance, était pour libérer le matériel utilisé dans l'Est du Canada afin d'égaliser le niveau de service que nous assurons dans l'Ouest du pays.

Ce que nous voulions, c'était augmenter la fréquence des trains entre Calgary et Vancouver avec la permission du propriétaire de l'infrastructure. Nous utiliserions le matériel en place au Canada Atlantique, le déplacer dans l'Ouest canadien et remplacer le parc dans l'Est du Canada par le matériel Renaissance. Ces mesures sont en cours aujourd'hui. Nous avons ce parc et si les services devaient être augmentés dans l'Ouest, nous aurions le matériel pour assurer ces services.

En élargissant à Winnipeg le plan d'expansion, la durée du voyage augmente. Les spécifications de l'exploitation et les besoins en matériel changeraient complètement. Il nous faudra examiner ces problèmes et déterminer, en fonction du parc que nous avons, le niveau de service nous pourrions offrir. Un service d'une fois par semaine, de deux fois par semaine, de trois fois par semaine? Si, par exemple, on nous demandait de fournir un niveau de service conforme aux exigences actuelles — soit trois fois par semaine sur les deux lignes — il faudrait investir dans le parc.

Un investissement de combien? Je l'ignore, car nous devons déterminer le niveau de service à offrir. Donner un chiffre dans ces conditions ne serait pas raisonnable. Nous devons d'abord étudier la conception, déterminer les besoins en matériel et quantifier les exigences.

• (1035)

M. Peter Julian: Donc vous n'avez étudié que la réouverture de la grande ligne entre Calgary et Vancouver?

M. Paul Côté: Exactement. Cela faisait partie de nos plans et il n'y avait jamais...

M. Peter Julian: Je n'ai pas compris ce que vous venez de dire.

Mr. Paul Côté: — dans l'Est, des études importantes faites pour rétablir des services ailleurs dans l'Ouest canadien en se fondant sur la conception faite en 1990.

C'est la réponse, monsieur. C'est la vérité.

M. Peter Julian: J'exhorte fortement VIA à faire une étude d'impact sur la réouverture de la ligne, car je crois comprendre que c'est ce que VIA envisageait, rétablir la ligne sud et la raccorder au réseau. Autrement, vous...

M. Paul Côté: D'accord. Je reviendrai encore sur une discussion que j'ai eue avec M. Gouk il y a quelques minutes quand nous parlions de l'Ouest canadien et des fréquences entre Jasper et Vancouver. Elles étaient incluses dans le plan d'entreprise que nous avons présenté au gouvernement et la directive que nous avons reçue était qu'au lieu de procéder au coût par coût et d'ajouter ceci et cela, nous ferions un examen complet du transport ferroviaire des passagers au pays, incluant les gouvernements, la structure des lignes, les différents rôles et responsabilités, ainsi que les ressources attribuées à ce secteur. Dans ce contexte, je comprends que le ministre veuille avoir des consultations. C'est ce que je crois comprendre : il consulte des intervenants, et des questions, telles que celle que vous soulevez, seront examinées.

M. Peter Julian: D'accord.

[Français]

J'aimerais parler de la voie ferrée de l'Estrie, de Montréal à Sherbrooke, du tronçon du sud qui rejoint Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick.

Y a-t-il eu des discussions à VIA Rail Canada sur la possibilité de restaurer le tronçon de l'Estrie?

M. Paul Côté: Dans le cas du tronçon de l'Estrie spécifiquement, non. On a discuté jusqu'à un certain point, sans trop entrer dans les détails, de la restauration du service, particulièrement entre Edmundston et Moncton, incluant Saint-Jean, qui est la portion plus au nord au Nouveau-Brunswick.

Nous avons eu deux demandes en ce sens en provenance du ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, M. Robichaud, et d'une sénatrice dont j'oublie le nom, qui aurait fait des démarches à ce moment-là auprès de VIA Rail.

Quant à la ligne de chemin de fer de Sherbrooke, elle n'a pas fait l'objet de discussions.

M. Peter Julian: Et pour restaurer le service de la Baie des Chaleurs?

M. Paul Côté: Non.

C'était pour restaurer le service entre Moncton, Saint-Jean et Edmundston.

M. Peter Julian: D'accord.

M. Paul Côté: Cela ne touchait pas les autres segments, mais seulement ceux que j'ai mentionnés.

M. Peter Julian: Mais il ne s'agissait pas du segment qui passait par le nord du Maine et par l'Estrie?

M. Paul Côté: Non.

M. Peter Julian: Envisagez-vous restaurer le service sur d'autres tronçons dont on n'a pas discuté encore?

[Traduction]

Mme Christena Keon Sirsly: On nous demandé de participer à un examen sur la possibilité de rétablir le service entre Thunder Bay et Winnipeg, tronçon qui faisait partie de la ligne transcontinentale. Il s'agit d'une initiative régionale. Ils examinent le service ferroviaire régional.

M. Peter Julian: Donc, la ligne partira de Winnipeg, qui servira de plaque tournante, et ira jusqu'à Thunder Bay avec la ligne transcontinentale traversant le nord de cette région par les fondrières. C'est le paysage le moins intéressant de la ligne, mais quand même agréable.

Mme Christena Keon Sirsly: Mais, vous comprenez que nous exploitons cette ligne pour desservir une collectivité isolée; le train transcontinental assure un service en régions éloignées. Il traverse ces collectivités.

M. Peter Julian: La traversée de cette région est fascinante.

Mais ce serait la ligne sud, Winnipeg à Kenora jusqu'à Thunder Bay. Où en sont ces discussions?

• (1040)

Mme Christena Keon Sirsly: Nous faisons affaire avec un groupe local, à Thunder Bay, qui tente de faire participer les collectivités à une évaluation du marché. Ils en sont au tout début de la phase d'évaluation. Nous leur avons dit que nous y participerions et leur fournissons un historique de nos activités avant 1990. Nous pouvons leur communiquer des renseignements sur les domaines autres que l'infrastructure, mais ils devront contacter CP pour parler de l'accès à l'infrastructure. Nous allons leur donner des renseignements sur le coût des opérations et les types d'opérations qui pourraient être envisagés, mais processus est à son tout début.

Le président: Merci.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Je viens de penser à deux petites questions. L'une porte sur le fonds de renouvellement des actifs que vous avez mentionné. Pouvez-vous me fournir ou au comité un résumé sur la situation de votre fonds de renouvellement des actifs? Vous avez dit qu'il sera bientôt épuisé. J'aimerais savoir comment cela est arrivé au cours des dernières années.

M. Roger Paquette: Le fonds de renouvellement de l'infrastructure a été créé en 1990 quand le réseau a été divisé en deux. L'objectif étant d'accumuler les produits de la vente du matériel excédentaire. C'est en grande partie, mais pas seulement, ce qui a constitué le fonds de renouvellement des actifs.

Jusqu'en 2004, le fonds servait exclusivement au financement des dépenses en capital. À part cela, en 2004, nous avons utilisé 7 millions de dollars pour les opérations et en 2005, nous avons dû financer tous nos excédents, issus soit des opérations soit du capital, en puisant dans le fonds de renouvellement des actifs. Étant donné que les 169 millions de dollars que l'on nous a octroyé ne nous suffisaient pas pour opérer, nous avons dû puiser dans le fonds.

M. Don Bell: Donc, si c'est pour opérer, on peut utiliser sans limite le fonds de capital; autrement dit, le fonds de renouvellement des actifs.

M. Roger Paquette: Nous n'avions pas le choix, c'était le seul fonds dont nous disposions.

M. Paul Côté: Mais, pour cela, nous avons besoin de l'autorisation d'accéder à ce fonds.

M. Don Bell: Je vois.

M. Paul Côté: Nous ne pouvions pas faire cela de notre propre initiative et nous avons obtenu l'autorisation.

M. Don Bell: Donc, les résultats financiers que vous nous avez montrés ne sont pas nécessairement une projection puisque que vous avez utilisé ce fonds.

Quel était le montant de ce fonds? Quelle somme avez-vous retirée cette année ou l'année dernière pour les opérations?

M. Roger Paquette: Le fonds s'élevait à 139 millions de dollars, mais il y a eu différentes utilisations au cours des ans.

M. Don Bell: Donc, il vous a essentiellement permis de financer le renouvellement de votre parc.

M. Roger Paquette: Une partie, mais pas tout.

M. Don Bell: Pas tout, une partie de l'argent provenait du gouvernement fédéral.

M. Roger Paquette: Nous avons la comptabilité exacte de toutes les sommes du fonds de renouvellement des actifs que nous avons utilisées, mais je ne l'ai sur moi.

M. Don Bell: L'autre question que je vais vous poser concerne l'environnement. C'est un domaine que je connais et je suis curieux de savoir si vous en tenez compte.

On graisse les roues de la plupart des trains en y injectant un peu d'huile et on finit par avoir ces traces d'huile que l'on voit le long des voies et il y a aussi des fuites. Une société de North Vancouver a inventé une technique, utilisant un lubrifiant sec en bâtonnet. Je me souviens qu'à l'époque cette technologie avait reçu un prix. Ce lubrifiant prolonge la durée de vie utile des roues, apparemment de 20 p. 100. En avez-vous entendu parler?

●(1045)

M. Paul Côté: J'ai bien peur que non.

M. Don Bell: Je pense qu'il y a une possibilité pour l'une des sociétés dans ma circonscription. Je dois m'informer un peu mieux à ce sujet.

M. Paul Côté: Oui, d'accord. Je ne suis pas au courant.

Le président: Avons-nous terminé avec les questions commerciales?

M. Don Bell: C'est la fin des questions commerciales.

Le président: Merci.

D'accord, je pense nous avons terminé avec les questions.

Merci, monsieur Côté, monsieur Paquet, madame Keon Sirsly d'être venus aujourd'hui. Je suis sûr que nous vous reverrons très bientôt.

M. Roger Paquette: Je l'espère.

The Chair: Nous allons suspendre nos travaux pour quelques instants pendant que nos invités quittent la salle.

Nous allons examiner quelques affaires courantes ordinaires. Nous allons aussi procéder à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos]

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.