



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 021 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 16 juin 2016

Président

L'honorable Kevin Sorenson

Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 16 juin 2016

•(0845)

[Traduction]

Le président (L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC)): Bonjour à tous. Nous sommes le jeudi 16 juin 2016 et nous nous réunissons pour la 21^e réunion du Comité permanent des comptes publics.

Je tiens à rappeler à tout le monde encore une fois que la séance d'aujourd'hui est télévisée. Je vous prierais d'éteindre ou de mettre en mode silencieux vos téléphones cellulaires, iPads ou tout appareil qui pourrait faire du bruit lorsque vous recevez un message. Ce serait formidable.

Aujourd'hui, nous tenons une séance sur VIA Rail Canada Inc., sur le Rapport d'examen spécial des Rapports du printemps 2016 du vérificateur général du Canada. Nous recevons aujourd'hui, du Bureau du vérificateur général du Canada, Maurice Laplante, vérificateur général adjoint, et René Béliveau, directeur principal.

De VIA Rail Canada, nous sommes ravis d'accueillir Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, Patricia Jasmin, chef des services financiers, Jane Mowat, administratrice principale et présidente du Comité de la vérification et des finances, et Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et environnement, Gestion des risques et sécurité corporative.

Nous entendrons également une déclaration liminaire du vérificateur général adjoint, M. Laplante, puis une autre du président et chef de la direction de VIA Rail.

Je signale également au Comité que nous allons réserver les 15 ou 20 dernières minutes pour discuter des travaux du Comité. Nous avons quelques questions à étudier qui ont été soulevées au Comité de direction qui s'est réuni hier.

Je signale à nos invités également que je dois déposer un rapport à la Chambre ce matin. Donc, lorsque je partirai, Mme Mendès assumera la présidence. Par courtoisie, je voulais que vous sachiez que je ne partirai pas à cause de ce que vous avez dit, mais bien parce que je dois déposer le rapport.

Tout d'abord, j'invite le vérificateur général adjoint, M. Laplante, à faire son exposé liminaire, s'il vous plaît.

[Français]

M. Maurice Laplante (vérificateur général adjoint, Bureau du vérificateur général du Canada): Je vous remercie, monsieur le président, de nous donner l'occasion de discuter de notre rapport d'examen spécial sur VIA Rail Canada Inc. Je suis accompagné aujourd'hui de M. René Béliveau, qui est directeur principal et responsable de cet audit.

L'examen spécial d'une société d'État ressemble à un audit de performance. Il vise particulièrement à déterminer si les moyens et les méthodes de la société d'État lui fournissent l'assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses

ressources sont gérées avec efficacité et économie et que ses activités sont menées avec efficacité

Notre examen, qui visait la période comprise entre novembre 2013 et septembre 2015, a permis de révéler que le secteur de la gouvernance de la société comportait un défaut grave. Nous avons constaté que, malgré les efforts de VIA pour définir une orientation stratégique à long terme, la société ne disposait toujours pas de plan ni d'orientation à long terme approuvés par le gouvernement.

En effet, depuis plusieurs années, le plan d'entreprise quinquennal et le financement de VIA ne sont approuvés qu'à court terme et souvent tard au cours de l'exercice financier. Dans ce contexte, VIA ne pouvait pas remplir son mandat avec l'économie, l'efficacité et l'efficacité souhaitées. S'il persiste, ce défaut grave pourrait même compromettre la viabilité à moyen et à long terme de la société.

•(0850)

[Traduction]

Nous avons remarqué que la société avait amélioré ses pratiques dans plusieurs secteurs. Par exemple, dans le secteur de la planification stratégique, nous avons constaté que la société avait des éléments clés d'un cadre de gestion des risques, avait un processus de mesure du rendement qui permettait à VIA d'assurer le suivi de ses opérations, et communiquait les résultats de façon appropriée. Dans le secteur des opérations, nous avons remarqué que VIA avait des systèmes et des pratiques qui lui permettaient de répondre aux besoins de ses clients, d'atténuer les risques en matière de sécurité, d'assurer la fiabilité de ses opérations, de protéger et de gérer ses actifs, ainsi que d'assurer la qualité de ses services.

Nous avons également relevé qu'il y avait place à amélioration dans certains secteurs. Plus particulièrement, VIA doit améliorer ses mécanismes d'analyse du rendement, la documentation de son système de gestion de la sécurité et les mécanismes utilisés pour mesurer l'efficacité de ce système. VIA doit également mettre en oeuvre des améliorations planifiées à ses systèmes et pratiques en matière de gestion de projets, qui n'appuyaient pas adéquatement la mise en oeuvre de certains projets d'envergure du programme d'investissement des capitaux approuvé par le gouvernement en 2007 et en 2009.

Nous avons également découvert que VIA n'avait pas atteint ses objectifs stratégiques visant à diminuer les revenus de la clientèle pour assurer une viabilité à long terme. L'analyse des résultats de VIA a permis de relever qu'entre les exercices financiers de 2010 et de 2014, les revenus n'ont augmenté que de 5 millions de dollars, tandis que les coûts opérationnels totaux ont augmenté de 61 millions de dollars. Nous avons également noté que la clientèle a diminué d'environ 350 000 passagers au cours de la même période.

[Français]

De même, la ponctualité des trains s'est grandement détériorée depuis 2010, passant de 82 % à 76 %, en grande partie à cause de l'augmentation importante de la congestion ferroviaire sur le réseau que doit utiliser VIA.

De plus, VIA n'a pas réussi à accroître la fréquence de ses trains comme elle l'avait prévu au moment de négocier le renouvellement de sa principale entente de services avec les compagnies ferroviaires propriétaires de ces voies. Si la société veut assurer sa viabilité à long terme, elle devra trouver des solutions durables à ces problèmes.

[Traduction]

VIA Rail a approuvé toutes nos recommandations et a fait savoir qu'elle interviendrait rapidement pour répondre à nos préoccupations. Toutefois, depuis notre vérification en septembre 2015, je ne peux pas parler des mesures que nous avons prises depuis. Le Comité peut demander aux représentants de VIA de clarifier les mesures qui ont été prises pour donner suite à nos recommandations.

Monsieur le président, voilà qui met fin à ma déclaration liminaire. Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions du Comité.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Laplante.

Nous allons maintenant entendre la déclaration liminaire de M. Desjardins-Siciliano.

M. Yves Desjardins-Siciliano (président et chef de la direction, VIA Rail Canada inc.): Merci, monsieur le président.

Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné aujourd'hui de Mme Jane Mowat, administratrice principale et présidente du Comité de la vérification et des finances, de M. Bruno Riendeau, directeur de la sécurité et de la gestion des risques, et de Mme Patricia Jasmin, chef des services financiers.

Le mandat de VIA Rail est d'offrir des services ferroviaires sécuritaires, efficaces, fiables et respectueux de l'environnement qui répondent aux besoins des voyageurs canadiens d'un océan à l'autre. C'est le mandat que la direction de VIA Rail s'est donné au fil des ans et qui gouverne ses activités, puisque VIA Rail ne dispose pas d'une loi habilitante qui énonce expressément son mandat et que son conseil et son président et chef de la direction n'ont pas reçu de mandat du gouvernement.

J'ai le plaisir d'occuper le poste de président et chef de la direction de VIA Rail depuis mai 2014. Depuis mon entrée en fonction, je suis fier du chemin parcouru par mon équipe de direction pour revitaliser notre service et le recentrer vers les Canadiens, et plus particulièrement pour endiguer le déficit, la baisse de la clientèle et le mauvais rendement global de la société.

À cet égard, 2015 a été une année de grandes avancées pour VIA Rail. L'entreprise a amélioré ses services en mettant l'accent sur les clients et leurs besoins. Ce changement d'optique vers le client a eu comme résultat une augmentation de son achalandage et de ses revenus pour la première fois depuis de nombreuses années. Le mois de juin 2016 compris, nous avons connu 18 mois consécutifs de hausse des revenus.

Nous avons également eu une hausse de l'achalandage trois semestres sur quatre, ainsi qu'une augmentation des revenus globaux et des revenus moyens par client, ce qui n'avait jamais été accompli dans les 40 années d'existence de VIA Rail. Ce remarquable accomplissement nous a permis de réduire de près de 12 % le

montant de la subvention versée par le gouvernement du Canada par rapport à l'an dernier, en 2015.

Les résultats sont prometteurs à l'approche de 2017, qui marquera non seulement le 150^e anniversaire de la Confédération, mais aussi les 40 ans de VIA Rail.

Outre nos plans ambitieux de modernisation du transport ferroviaire intervilles au Canada, sur lesquels je reviendrai dans quelques instants, nous nous montrons très optimistes quant à l'avenir de notre société d'État. C'est pourquoi nous sommes heureux d'être avec vous aujourd'hui pour répondre à vos questions sur la façon dont VIA Rail compte répondre au récent examen spécial du vérificateur général et à ses recommandations, que nous approuvons toutes.

J'aimerais, en premier lieu, remercier officiellement le bureau du vérificateur pour sa collaboration tout au long de ce processus. Personne n'aime faire l'objet d'une vérification mais, le cas échéant, aussi bien que la vérification soit menée par le vérificateur général du Canada...

Des voix: Oh! oh!

M. Yves Desjardins-Siciliano: ... car il le fait avec tact.

Nous avons travaillé très étroitement avec le Bureau du vérificateur général en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques sur ce rapport spécial qui passait en revue les activités de VIA Rail entre novembre 2013 et septembre 2015. Par conséquent, plus de la moitié de cette période a fait l'objet d'une vérification, mais j'assume l'entière responsabilité de son résultat.

Nous considérons l'examen spécial comme l'occasion de mettre en lumière nos forces et les secteurs où nous pourrions nous améliorer, ce que, comme je l'ai dit, nous faisons chaque année avec la vérification annuelle menée par le vérificateur général. Nous avons, par exemple, mis en oeuvre un plan d'action détaillé pour mettre à niveau notre SGS, notre système de gestion de la sécurité, et l'intégrer à notre système de gestion des risques.

Le SGS de VIA Rail fournit un cadre pour mettre en oeuvre notre politique en matière de sécurité et pour respecter la Loi sur la sécurité ferroviaire et le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. Chez VIA, l'objectif en matière de sécurité n'est pas de respecter les exigences réglementaires, mais de les dépasser pour mieux mener nos activités et pour améliorer la sécurité de nos opérations, de notre personnel, de nos passagers et du public en général.

Il sert également de référence pour l'établissement d'objectifs ainsi que pour la planification des activités et l'évaluation du rendement en matière de sécurité. En 2015, VIA Rail a mis en oeuvre les recommandations de Transports Canada rendues publiques dans son audit de SGS de 2014, s'est conformée au nouveau règlement à cet effet et a maintenu et favorisé une forte participation de tous les employés, et ce, en avance sur l'échéancier. De plus, nous avons fait appel à des experts externes afin qu'ils comparent notre SGS aux pratiques exemplaires tant au sein de l'industrie que dans d'autres domaines, conformément à notre engagement d'aller au-delà des exigences en matière de sécurité.

Je suis ravi de vous dire que nous sommes d'avis, à l'instar des experts externes, que VIA Rail montre la voie à suivre en matière de systèmes de gestion de la sécurité à la fine pointe de la technologie pour les chemins de fer au Canada à l'heure actuelle.

● (0855)

Nous avons respecté le délai du 1^{er} octobre 2015 pour ce qui est de nous conformer à la nouvelle loi fédérale, et nous avons également pris des mesures pour mieux démontrer l'efficacité de ce nouveau système. En fait, je suis très heureux de signaler qu'à la fin de 2015, nous avons terminé une analyse des risques et des vulnérabilités, et le travail se poursuit afin de mettre en oeuvre les mesures d'atténuation d'ici la fin de l'année 2016. Nous progressons aussi sur d'autres enjeux mis au jour durant l'examen.

Nous avons renforcé la discipline de marché dans nos processus de gestion de projets, ce qui a eu pour effet d'optimiser nos activités et d'accroître les revenus. Nous avons mis en place une structure de gouvernance afin d'améliorer le suivi puisque VIA gère des centaines de projets chaque année, principalement des projets d'investissement de capitaux, que ce soit des projets de modernisation de l'infrastructure et des gares ou des projets de modification et de remise en état de l'équipement.

En 2015, nous avons créé un bureau centralisé chargé des projets. Ce bureau a déjà permis de normaliser les estimations et mesures pour l'évaluation des risques et des avantages, ce qui contribue à améliorer sensiblement la planification et la gestion des projets. Je suis heureux de signaler que depuis, un grand nombre de projets, comme la réparation de ponts et la rénovation des gares et d'autres installations, seront terminés à temps et sans dépassement de coûts.

L'un des exemples dont nous sommes particulièrement fiers est notre système interne GPS de localisation des trains, le premier de ce genre en Amérique du Nord. Le système GPS aide les mécaniciens de locomotive en les avisant des changements ou des restrictions de vitesse, des changements imminents à la réglementation et des différents repères à venir le long du trajet. VIA Rail a réalisé avec succès le premier essai en direct sur rail de son système GPS de sécurité ferroviaire afin de valider les capacités de base essentielles du système, son exactitude, la précision des données GPS fournies en temps réel et sa base de données des voies ferrées dans un environnement réel. Il s'agit d'une réalisation importante, et nous poursuivons la mise au point et la mise à l'essai du système.

De plus, en 2015, nous nous sommes efforcés de terminer la mise en oeuvre d'un nouveau système d'information sur la rentabilité par train. À partir de cette année, VIA Rail intégrera les informations issues de ce système au processus décisionnel fondé sur le système de gestion des revenus.

Un autre secteur où nous avons amélioré notre efficacité est celui des outils de planification des horaires des employés, qui sont désormais tous disponibles en ligne et offrent plus de flexibilité et de commodité à notre personnel, car nous planifions les horaires de notre effectif de 2 600 personnes.

Pour combler les besoins et les attentes des voyageurs canadiens modernes, nous avons aussi amélioré nos méthodes de gestion des relations avec la clientèle, lancé une application mobile et déployé un nouveau système d'alerte train par message texte.

En réponse aux recommandations du vérificateur général concernant la planification à long terme, nous convenons que notre efficacité opérationnelle serait grandement améliorée par l'obtention d'une approbation pluriannuelle de notre financement et de nos plans à long terme. En fait, nous avons travaillé avec Transports Canada en ce sens et obtenu une enveloppe de financement sur plusieurs années jusqu'en mars 2017. Nous continuerons de collaborer avec Transports Canada afin de déterminer le financement requis pour les cinq prochaines années afin de combler tous les besoins relatifs aux opérations et aux immobilisations.

Si aucune modification n'est apportée au mandat actuel de VIA, nous aurons besoin d'un financement de 850 millions de dollars pour l'exploitation et de 650 millions de dollars pour les immobilisations, ce qui représente une moyenne de 300 millions de dollars annuellement pour les cinq prochaines années. De plus, nous collaborons avec le gouvernement dans le but de valider la stratégie à long terme de VIA Rail.

En 2015, nous avons amorcé deux initiatives stratégiques à long terme qui visent à améliorer les services de VIA Rail, à assurer sa viabilité financière et à faire approuver son plan d'entreprise en temps opportun par les autorités gouvernementales.

La première initiative consiste à renouveler notre parc dans le corridor Québec-Windsor, qui représente 90 % de nos clients et 90 % de nos revenus. L'exploitation ferroviaire est un secteur d'activité qui nécessite d'importants apports en capital, et il faut de nombreuses années pour planifier ces opérations et assurer un entretien continu. Le rajeunissement du parc exige une planification et des engagements financiers à long terme.

● (0900)

Comme vous le savez peut-être, VIA Rail exploite les plus vieilles rames de trains en Amérique du Nord. L'âge moyen de notre matériel roulant est de plus de 40 ans. La durée de vie moyenne du matériel roulant pour le transport des passagers est d'entre 25 et 30 ans. Grâce à plusieurs éléments du financement au cours des 15 dernières années, VIA Rail a remis en état ce matériel roulant jusqu'à trois fois, mais la fin de son cycle de vie utile approche. En allongeant nos horizons de planification, nous serons mieux en mesure d'évaluer et de prévoir nos besoins futurs en ce qui a trait au renouvellement du parc.

La deuxième initiative à long terme sur laquelle nous travaillons vise à atténuer les problèmes découlant du partage des voies avec les trains de marchandises. Malgré le succès remporté au cours des 18 derniers mois, nous approuvons le constat du vérificateur général, à savoir que la congestion sur les voies partagées a nui à la capacité de VIA Rail de prospérer aux côtés des autres exploitants de trains de passagers et de banlieue au Canada.

● (0905)

[Français]

Nos voyageurs s'attendent à ce que notre service soit fiable, que notre horaire offre davantage de départs et que nos temps de parcours soient compétitifs. Or, puisque la société opère dans un environnement à double usage où les trains de marchandises et de passagers partagent un même réseau ferroviaire, notre performance liée à la ponctualité s'est détériorée compte tenu de la croissance substantielle du transport de marchandises au cours des dernières années.

Nous reconnaissons que ce secteur commercial constitue un moteur économique important pour plusieurs régions du pays, mais pour VIA Rail, qui est le seul transporteur national intercity au Canada, cette réalité a un effet direct et néfaste sur sa ponctualité.

En raison de ce trafic croissant, nous continuons à faire face à des défis liés à l'entretien des voies ferrées et à l'atteinte de nos cibles de ponctualité. De plus, nos temps de parcours sont plus longs aujourd'hui, à l'aube du 150^e anniversaire du Canada, qu'ils l'étaient en 1967, alors qu'on célébrait le centenaire du Canada.

À titre de référence, VIA Rail est propriétaire de quelque 300 kilomètres de voies ferrées entre le Québec et l'Ontario. Lorsque VIA Rail circule sur sa propre infrastructure, elle atteint des vitesses supérieures et un taux de ponctualité de plus de 98 %. À notre avis, l'utilisation conjointe d'un même réseau pour des trains de passagers qui ont la capacité de rouler à 100 milles à l'heure et pour des trains de marchandises qui roulent en moyenne à 40 milles à l'heure est une entreprise impossible.

Voilà pourquoi notre équipe de direction a développé un plan visant à construire une infrastructure ferroviaire dédiée au rail destiné aux passagers, ce qui créera ainsi un nouveau réseau dédié dont l'étendue et l'établissement d'un circuit seront fonction de la décision du gouvernement et de l'intérêt possible de futurs investisseurs.

La première phase de ce grand projet vise à nous permettre d'opérer sur nos propres voies ferrées et de pouvoir ainsi accroître le nombre de départs, de réduire le temps de parcours et, ultimement, d'offrir un service plus fiable. En chiffres, il s'agit de tripler le nombre de départs quotidiens entre Québec-Montréal et Ottawa-Toronto, de tripler le nombre de passagers sur ces trains et d'éliminer le déficit d'exploitation annuel de VIA Rail à l'égard du gouvernement du Canada. Éventuellement, ce réseau pourrait être érigé pour l'ensemble de l'actuel corridor jusqu'à Windsor.

Une telle initiative comporte des bénéfices clairs d'un point de vue économique et écologique en raison des emplois qui seront créés et des gains de productivité de la main-d'œuvre qui sont anticipés. Ainsi, le projet lui-même représente plus de 30 000 emplois pour la construction du réseau et la création de plus de 300 000 emplois dans cette grande région en fonction de la croissance économique.

De plus, notre plan se traduira par une diminution notable des gaz à effet de serre. Plus de cinq millions de déplacements en voiture seront éliminés, ce qui contribuera à une réduction de plus de 11 millions de tonnes de carbone en l'espace de 30 ans et à l'élimination de plus de 350 000 tonnes par année de gaz à effet de serre.

Nous estimons qu'en offrant ce nouveau service plus moderne, notre achalandage augmenterait de plus de deux millions de passagers à plus de sept millions, et ce, annuellement. Cela se traduirait par une diminution de quelque cinq millions de voitures sur les routes chaque année.

Cet ambitieux projet, conçu et planifié par notre équipe de direction, vise expressément la recherche de solutions permanentes afin de mettre un terme à la récurrence de notre déficit d'exploitation et à aborder la question d'un achalandage qui a peine à croître.

[Traduction]

De plus, ce plan permettrait de réduire la dépendance de VIA Rail à l'égard du financement fédéral. Nous sommes encouragés par le soutien que nous avons reçu pour ce projet dans le cadre du budget fédéral de 2016 et nous avons l'intention de soumettre au gouvernement une proposition officielle à cet effet plus tard cette année.

Pour ce qui est des services longs parcours dans les régions de l'Ouest et de l'Est, ainsi que des services en régions éloignées, nous poursuivons nos efforts auprès des propriétaires des chemins de fer afin d'améliorer la ponctualité des trains. Cependant, dans le contexte contractuel actuel et compte tenu des cadres financiers et d'exploitation très différents des services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, les possibilités d'amélioration sont limitées en ce moment.

VIA Rail a l'intention d'amorcer des pourparlers avec Transports Canada afin de trouver des solutions de rechange au cadre contractuel actuel où VIA n'a aucun poids dans les négociations avec les propriétaires des lignes ferroviaires de marchandises.

J'aimerais conclure en remerciant le Comité de nous avoir donné l'occasion d'expliquer comment VIA Rail entend répondre aux recommandations du vérificateur général. En votre qualité de députés et de membres de ce Comité, j'espère que vous avez l'impression d'être mieux informés. Je vous remercie de votre appui soutenu, car bon nombre d'entre vous sont des clients, et de votre soutien en tant que parlementaires.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions, et si je ne peux pas y répondre, je vais demander à mes collègues d'intervenir.

Merci.

• (0910)

Le président: Merci beaucoup de vos exposés.

Nous allons maintenant passer à la première série de questions. Nous entendrons Mme Zahid, pour sept minutes.

Mme Salma Zahid (Scarborough-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'avoir pris le temps de comparaître devant le Comité.

Ma première question porte sur le système de gestion de la sécurité. Je crois savoir que le système de gestion de la sécurité de VIA est en place pour assurer le respect de la réglementation et des pratiques exemplaires en matière de sécurité. Selon le rapport, vous semblez avoir ciblé, évalué et élaboré des mécanismes d'atténuation des risques opérationnels, et ce n'est là que la première étape. Si vous êtes incapable de montrer que le système fonctionne et atteint les objectifs visés, aussi bien qu'il n'y ait aucun système.

Dans votre réponse, vous vous êtes engagés à démontrer l'efficacité de votre nouveau système avant le 1^{er} avril. Nous sommes maintenant le 16 juin. Le système fonctionne-t-il efficacement?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Merci de votre question.

Il y avait deux dates importantes dans la mise en oeuvre du nouveau système. La première était d'être prêts pour la mise en oeuvre en octobre et la deuxième était d'être prêts pour la vérification le 1^{er} avril. Nous étions prêts dans les deux cas. Le système était en place avant le 1^{er} octobre. Nous étions prêts pour la vérification le 1^{er} avril.

On nous a informés récemment que la vérification aura lieu à l'automne, en septembre 2016, je crois.

Pour nous assurer d'être prêts, nous avons effectué nous-mêmes une vérification en faisant appel à ÉEM. Une société indépendante a effectué une vérification. Nous recevrons le rapport demain, mais tout semble indiquer que nous respectons pleinement les exigences.

Tous les ajustements seront apportés entre maintenant et la vérification officielle qui aura lieu en septembre.

Mme Salma Zahid: Le système fonctionne-t-il efficacement? Êtes-vous satisfait? Pouvez-vous fournir quelques exemples de comment, d'après vous, le système fonctionne efficacement?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Il y a deux éléments au système de gestion de la sécurité ferroviaire. Le premier, c'est l'éducation et la formation des employés, afin que la sécurité soit intégrée aux activités de l'entreprise. Le deuxième, c'est la documentation des mesures prises au quotidien.

D'abord, l'éducation et la formation. Grâce au leadership de Bruno, l'an dernier, nous avons amorcé un important programme d'éducation à l'intention de notre personnel et avons effectué une vérification des différents secteurs d'activité de l'entreprise afin de nous assurer que nos réalités opérationnelles cadrent avec les nouvelles exigences du SGSF.

Concernant la documentation, nous consignons toutes les mesures d'atténuation prises en matière de gestion de la sécurité et les avons vérifiées pour nous assurer qu'elles ont été correctement mises en oeuvre. C'est Bruno qui est responsable de cette démarche.

À cela, nous avons ajouté la surveillance de la part de la direction. Par exemple, le comité de gestion examine tous les mois les résultats et les mesures d'atténuation prises. Ainsi, comme je l'ai dit, grâce à une plus grande sensibilisation de nos employés, notamment des cadres supérieurs, et à la surveillance effectuée par le directeur du système de gestion de la sécurité ferroviaire, nous assurons le respect de la sécurité.

Mme Salma Zahid: Ma prochaine question concerne la recommandation 46 qui dit que VIA Rail devrait améliorer la documentation relative à la sécurité des voies ferrées qu'utilise la société et qui appartiennent à d'autres compagnies de chemin de fer. Dans votre réponse à cette recommandation, vous dites que VIA Rail n'a pas de droits contractuels ou d'autres droits lui permettant l'accès à cette information. C'est à la fois surprenant et inquiétant. Cela me paraît être une grave omission.

Comment pouvez-vous payer pour utiliser ces voies pour transporter des passagers sans avoir l'assurance qu'elles sont sécuritaires? Honnêtement, le fait de dire que la société soulèvera cet élément lors de ses négociations n'est pas satisfaisant.

Que ferez-vous, dans l'immédiat, pour régler la situation?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Nous sommes d'accord avec vous. Tout ce que je peux dire à ce sujet, c'est que nous discutons avec le CN et le CP. Ces deux grands transporteurs ferroviaires de catégorie I ont une bonne réputation et ont leurs propres règles à respecter pour assurer la sécurité de la marchandise et de leurs employés. Donc, nous nous fions à elles. Par conséquent, comme nous n'avons pas accès à l'ensemble des voies ferrées, nous n'avons pas accès à cette information.

Puisque nous avons plus de poids dans nos relations avec les chemins de fer d'intérêt local ou les petits exploitants, nous sommes habituellement en mesure d'imposer nos droits de vérification et de passage. C'est ainsi que nous avons découvert un problème sur l'île de Vancouver qui a mené à une suspension du service. Le service entre Montréal et Gaspé a été suspendu, car, après inspection, nous avons jugé que la voie n'était pas sécuritaire. Les gouvernements de la Colombie-Britannique et du Québec en sont venus à la même conclusion.

Le CN et le CP sont de grandes entreprises. Dans le cadre de notre relation avec elles, nous sommes David. Nous n'avons aucun pouvoir contractuel ou commercial pour exiger des choses et imposer nos droits. Comme je l'ai dit, la seule consolation que nous avons, c'est que ces entreprises s'exposent à des risques dans tout cela et doivent protéger leur réputation. Elles jouissent d'un excellent bilan en matière de sécurité.

Évidemment, j'aimerais mieux vous dire que nos propres employés ont inspecté la sécurité des voies et qu'ils sont satisfaits, mais au cours des 40 dernières années, ces entreprises ont pris habituellement les bonnes décisions au bon moment. Par exemple, l'an dernier, VIA Rail a suspendu ses services entre Toronto et Winnipeg, car le CN avait conclu que ses voies n'étaient pas stables.

Nous n'avons pas pu inspecter nous-mêmes les voies pour déterminer la cause de cette instabilité ni pour nous assurer, une fois le service rétabli, que les problèmes avaient été correctement réglés. Nous avons dû nous fier aux responsables du CN. Dès qu'ils ont repris le service de leurs trains de marchandises sur ces voies, nous avons repris notre service de transport de passagers.

Sommes-nous satisfaits de cette réalité? Non. Préfererions-nous inspecter nous-mêmes les voies? Oui. Mais, parfois, dans une relation commerciale, il faut accepter d'être désavantagé. Dans ce cas-ci, c'est la position dans laquelle se trouve VIA Rail.

● (0915)

Mme Salma Zahid: Auriez-vous des suggestions à formuler à cet égard?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Je crois que ces entreprises... on le sait, le CN est une ancienne société d'État, une ancienne société sœur, et elle a participé à la fondation du pays. Les deux entreprises ont une conscience sociale et une mentalité axée sur l'intérêt public, dans une certaine mesure. Outre nous fier à leur bonne volonté et à leur bonne foi, nous sommes limités dans ce que nous pouvons faire.

Mme Salma Zahid: Au bout du compte, ce sont des citoyens qui voyagent sur ces voies.

Le président: Merci.

Notre prochain intervenant sera un membre de l'opposition.

[Français]

Monsieur Godin, vous avez la parole et vous disposez de sept minutes.

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je vous remercie d'être parmi nous ce matin. Je pense que votre présence nous encourage à croire en VIA Rail. Comme vous le savez sans doute, notre travail au sein de ce Comité, à titre de parlementaires, consiste à nous assurer que l'utilisation des deniers publics est bien investie et est maximisée.

À cet égard, on constate que le rapport du vérificateur général mentionne ce qui suit:

[...] le plan d'entreprise quinquennal et le financement de VIA n'ont été approuvés par le gouvernement qu'à court terme et souvent tard au cours de l'exercice financier de VIA. Dans ce contexte, VIA ne pouvait pas remplir son mandat avec l'économie, l'efficacité et l'efficacité souhaitées. Ce défaut grave pourrait même compromettre la viabilité à moyen et à long terme de la Société.

Je voudrais surtout insister sur la phrase suivante: « Ce défaut grave pourrait même compromettre la viabilité à moyen et à long terme de la Société. »

En tant que parlementaires, nous nous interrogeons. En effet, des deniers publics sont en cause et vous avez un mandat. En outre, nous avons ici le rapport du vérificateur général.

Monsieur Desjardins-Siciliano, vous venez d'arriver à ce poste et vous avez instauré des mesures, mais croyez-vous que les mesures en vigueur présentement et celles qui seront présentées et mises en oeuvre par votre équipe permettront d'assurer la viabilité à moyen et à long terme de VIA?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Je vous remercie de votre question.

L'arrivée du nouveau gouvernement et son budget de mars nous donnent beaucoup d'espoir. En très peu de temps, ce nouveau gouvernement et le nouveau ministre se sont rapidement mis au fait de la situation de VIA Rail.

D'abord, le gouvernement a dégagé des fonds pour le renouvellement de l'équipement. Nous sommes en train de compléter les travaux qui mèneront à une décision du gouvernement de financer un nouvel équipement pour le corridor aussi tôt que cet automne ou plus tard pour le budget de 2017. C'est un développement très positif pour VIA Rail.

Deuxièmement, le même budget fait référence au besoin de moderniser VIA Rail en disant que le projet de train à grande fréquence est peut-être la seule façon d'augmenter sa pertinence, sa ponctualité et son achalandage et, en même temps, de réduire son déficit.

Cette politique publique, qui reconnaît le besoin de moderniser notre société et de renouveler nos équipements, nous encourage. Il demeure cependant que les processus administratifs gouvernementaux sont lourds. Le vérificateur général en est venu à cette conclusion en se fondant sur la réalité. Malgré la décision budgétaire du gouvernement d'accorder des fonds à VIA Rail pour des travaux en matière d'infrastructures, la mécanique gouvernementale d'approbation du Parlement et du Conseil du Trésor fait en sorte que, souvent, VIA Rail n'a accès aux fonds que des mois plus tard, sinon à la fin de l'année où ils ont été accordés. De plus, ces fonds ont souvent une date limite d'utilisation. En fait, dans notre secteur, particulièrement quand il s'agit d'infrastructures, on ne peut construire qu'en été. Je vais vous donner un bon exemple à ce sujet.

Il y a deux ans, le gouvernement du Canada a annoncé une somme de 102 millions de dollars pour l'infrastructure de VIA Rail entre Montréal et Ottawa, soit le tronçon de Coteau, au Québec, en direction d'Ottawa. Cette annonce a été faite au mois de novembre de l'année précédente, mais les fonds n'ont été dégagés qu'à la mi-juillet de l'année suivante. À ce moment-là, il était trop tard pour commencer les travaux parce qu'il fallait lancer des appels d'offres, les publier pendant 43 jours et choisir le fournisseur. Cela nous a mené au mois d'octobre ou de novembre, soit près de la période hivernale. On a commencé à construire l'année suivante, mais la décision de novembre ne valait que pour deux ans. Quand on finit par avoir les fonds et être en mesure de construire, il ne restait que 12 mois.

C'est ce genre de processus qui ne fonctionne pas bien. S'il permettait de planifier à long terme et d'accorder des fonds sur cinq ans, cela ferait en sorte que, même si nous perdions six mois ou un an à cause de l'aspect administratif, nous aurions encore le temps de planifier les travaux et de les réaliser.

En Amérique du Nord, il y a une renaissance du chemin de fer, mais l'approvisionnement représente un problème. Qu'il s'agisse d'acier pour la voie ferrée, des systèmes de signalisation et des équipements roulants, les délais d'approvisionnement peuvent être de 6, de 12 ou de 18 mois parce qu'il y a beaucoup de chemins de fer qui se construisent à l'heure actuelle en Amérique du Nord, notamment pour les trains de passagers.

Il faut qu'il y ait une planification à long terme pour pouvoir passer outre aux problèmes administratifs gouvernementaux, qui ne disparaîtront pas demain matin. Il faut aussi s'assurer que les projets sont complètement déployés.

Au cours des 10 dernières années, plusieurs projets en matière d'infrastructures de VIA Rail ont souffert de ce manque de planification. Les projets commençaient, mais devaient être interrompus parce que les fonds n'étaient plus disponibles. On se retrouvait donc avec des petits bouts...

● (0920)

M. Joël Godin: Monsieur Desjardins-Siciliano, je m'excuse de vous interrompre, mais le temps dont je dispose est limité.

Je comprends que cette lourdeur administrative fasse en sorte qu'il est difficile pour VIA Rail d'être encore plus efficace.

Je suis un utilisateur régulier de VIA Rail et je dois vous contredire. Dans le corridor Québec-Ottawa, la ponctualité est bonne. J'arrive toujours à temps aux réunions ou à peu de choses près, n'est-ce pas, monsieur le président?

Parlons de l'avenir. Vous avez un projet pour un corridor Québec-Windsor, qui semble être la pierre angulaire du développement et de la prospérité de VIA Rail. Que va-t-il arriver si ce projet ne fonctionne pas et que vous ne pouvez pas le réaliser pour assurer la santé financière de VIA Rail?

M. Yves Desjardins-Siciliano: L'année dernière, le déficit de VIA Rail était d'environ 311 ou 314 millions de dollars. Si ce projet n'allait pas de l'avant, il est à prévoir que d'ici cinq ou sept ans, le déficit annuel sera de 450 à 500 millions de dollars. L'achalandage qui, l'an dernier était de 3,9 millions de passagers, tomberait à environ 3,4 ou 3,2 millions de passagers. L'achalandage va diminuer parce que les temps pour parcourir les distances vont augmenter. De plus, la ponctualité sera aussi moins bonne quand les trains de marchandises vont commencer à rouler plus souvent qu'ils ne le font présentement.

En somme, le service perdra beaucoup de sa pertinence et le déficit d'exploitation sera de plus en plus grand. Il devra y avoir une ponction importante en termes d'investissement pour le renouvellement du reste de la flotte de VIA Rail. On parle des trains pour le corridor Québec-Windsor, mais il y a aussi des équipements dans les Maritimes et dans l'Ouest canadien qui sont utilisés depuis 45 ans.

Si on ne réalise pas ce projet de voie dédiée entre Québec et Windsor, le déficit de VIA Rail va continuer de grimper et la fréquentation va continuer de baisser. Un futur gouvernement aura alors à décider d'éliminer VIA Rail ou de prendre d'autres mesures.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Christopherson, vous avez la parole pour sept minutes.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NDP): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'avoir accepté notre invitation.

D'abord, je dois admettre qu'il est toujours difficile de garder pour soi ses sentiments personnels lorsqu'on a eu à composer avec des retards sur les trains de passagers, mais je ferai un effort.

En lisant ce rapport, je me suis retrouvé dans une position plutôt inhabituelle. Je suis ici depuis une douzaine d'années et, habituellement, plus je lis un rapport, plus je m'énerve. Non pas que je ne me suis pas énervé dans ce cas-ci, mais j'aurais besoin de l'aide du vérificateur général. La dernière chose que je veux faire, c'est de dégager quelqu'un de toute responsabilité, alors que cette personne devrait être tenue responsable, car c'est ce que nous sommes censés faire, ici.

En lisant le rapport, chaque fois que le Bureau du vérificateur général soulevait une sérieuse préoccupation, il attribuait la responsabilité du problème à une tierce partie. Par exemple, le langage le plus ferme est utilisé pour parler du problème de gouvernance et la critique la plus virulente concerne le fait que la société n'a pas pu atteindre ses objectifs stratégiques; donc, un manque de gouvernance et de surveillance. Pourtant, le rapport souligne à chaque fois le moment choisi par le gouvernement fédéral pour attribuer les fonds: ils étaient affectés en retard et les montants étaient une source constante de problème.

Sur la question de l'efficacité, la société n'a aucun contrôle sur les voies qu'elle utilise et elle doit composer avec la politique nationale selon laquelle le transport de marchandises est plus important que le transport des personnes.

Outre ces problèmes sur lesquels VIA n'a aucun contrôle, quels sont les autres problèmes? Sur quoi devrait-on se concentrer? J'aurais beaucoup de choses à dire sur le comportement du gouvernement, sur le fait qu'il doit s'organiser, mais j'y reviendrai.

Ma question s'adresse aux représentants du Bureau du vérificateur général. Outre la responsabilité du gouvernement précédent en matière de financements — les retards et les montants — et le fait que VIA n'a aucun contrôle sur les voies qu'elle utilise — un obstacle majeur à son efficacité —, quelles sont les principales critiques restantes de ce rapport qui constituent une priorité, selon vous?

• (0925)

[Français]

M. Maurice Laplante: Merci, monsieur le président.

C'est une question intéressante, mais elle est difficile.

[Traduction]

M. David Christopherson: Cette approche ne nous est pas familière, mais c'est ce que j'ai conclu du rapport.

[Français]

M. Maurice Laplante: En fait, les points qui ont été soulevés dans le rapport sont clairs. L'impact sur les activités de VIA Rail y sont bien indiqués. Il est difficile de répondre à cette question parce que nous connaissons depuis plusieurs années cette situation au sein de VIA. Le financement arrive en retard, les voies sont partagées et ainsi de suite. Il s'agit ici de tous les problèmes qui ont été soulevés et discutés depuis le début de cette réunion.

Il est assez difficile de savoir comment VIA gérerait ses activités sans ces problèmes. Par ailleurs, nous avons noté des points forts dans les autres aspects de la gestion de la société, entre autres, le fait que la planification stratégique était bonne, que la société avait une bonne connaissance des risques auxquels elle était confrontée et qu'elle les évaluait et y répondait correctement.

Cela nous amène à penser que, si on fait abstraction des problèmes liés aux décisions gouvernementales ou au partage des voies ferrées, la société est dans l'ensemble bien gérée.

[Traduction]

M. David Christopherson: C'est ce que j'en ai conclu aussi, et cela m'a agacé, car j'avais moins de raisons de me fâcher, et c'est ce que je fais.

Allons plus en détail. Encore une fois, il semble que l'on tente de prendre quelqu'un par défaut, alors que le but du Comité et du vérificateur général, c'est de changer les comportements pour ne pas avoir à prendre quelqu'un par défaut.

Passons à un autre point. Je vous dégage de la responsabilité relativement à plusieurs points présentés dans ce rapport, sinon, vous seriez dans le pétrin.

Je sympathise avec vous, car beaucoup de ces problèmes sont hors de votre contrôle. Avec le peu de temps qu'il me reste — j'aurai une autre chance d'intervenir plus tard —, j'aimerais aborder une autre question prioritaire, soit la sécurité. Il en est question dans le rapport et j'ai entendu ce que vous avez dit à ce sujet, mais j'aimerais aborder la question d'un autre angle.

[Note de la rédaction: difficultés techniques]

• (0930)

Le président: Monsieur Christopherson, je crois que... Oui, c'est cela, le problème.

M. David Christopherson: Comme d'habitude, le problème, c'est moi, enfin, le plus important.

Le président: Je vous demanderais à tous d'éloigner vos cellulaires des microphones pour ne pas causer d'interférence.

Vous pouvez poursuivre, monsieur Christopherson.

M. David Christopherson: Merci, monsieur le président.

Sur la question de la sécurité en général — et n'oubliez pas, cette séance est télédiffusée —, où en êtes-vous par rapport aux problèmes de sécurité soulevés par le syndicat des employés de VIA Rail, les communautés, les groupes de défense des consommateurs et les autres groupes qui représentent les consommateurs? Y a-t-il des problèmes majeurs? Est-ce le statu quo? Avez-vous fait des progrès à cet égard?

C'est un dossier très important. Le syndicat ou les représentants des consommateurs vous mettent-ils beaucoup de pression sur les épaules? Où en êtes-vous par rapport à la sécurité, en général?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Merci pour cette question. C'est une question très importante.

Les gens s'imaginent, et avec raison, que le service ferroviaire est sécuritaire, que c'est le moyen de transport de passager le plus sécuritaire, tant pour les utilisateurs que pour les employés et le public en général.

Par conséquent, tous les employés s'assurent régulièrement et quotidiennement que la sécurité prime dans toutes nos activités. La sécurité est un élément fondamental de notre entreprise. C'est la raison pour laquelle VIA Rail a un bilan enviable en matière de sécurité et nous y travaillons chaque jour.

Dimanche dernier, nous avons signé une nouvelle convention collective avec Unifor, le syndicat représentant nos camarades. Dans le cadre des négociations, les problèmes de santé et sécurité, notamment ceux de sécurité, n'ont pas été abordés. Sur la question de la santé et de la sécurité, nous sommes tous sur la même longueur d'onde, que ce soit les employés syndiqués ou non syndiqués, les cadres supérieurs, les membres du conseil d'administration et, bien entendu, les actionnaires canadiens.

Nous sommes très satisfaits de notre bilan en matière de sécurité, mais nous ne tenons rien pour acquis. Lorsque des problèmes surviennent, nous prenons les mesures qui s'imposent. Ici même, à Ottawa, lorsque j'ai accepté le poste de président et chef de la direction, en mai 2014, il y avait des problèmes à Barrhaven, dans la circonscription de M. Arya. Ces problèmes ont été immédiatement réglés, en mai et juin 2014, et depuis, touchons du bois, le service est très fiable.

La sécurité est une chose que nous prenons très au sérieux, car, comme je l'ai souligné, elle constitue un élément fondamental de notre entreprise. Nous devrions tous tenir pour acquis que le train est le moyen de transport le plus sécuritaire et nous nous engageons à ce qu'il le demeure. Pour le moment, ce n'est pas un problème.

Le président: Merci beaucoup.

Notre prochain intervenant sera un membre ministériel. Monsieur Arya, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Merci, monsieur Desjardins.

Je tiens à souligner les efforts que vous avez déployés pour nous contacter, notamment les députés qui comptent plusieurs passages à niveau dans leur circonscription. Je tiens aussi à dire que vos employés du bureau d'Ottawa ont très bien fait dans leurs communications avec nous. Ils nous gardent informés des développements.

Comme vous le savez, dans ma circonscription de Nepean, on compte six passages à niveau, chacun très achalandé. Il y a quelques années, un grave accident est survenu à un de ces passages à niveau, un accident qui a coûté la vie à neuf personnes. Donc, les passages à niveau sont une priorité pour moi dans ma circonscription.

Vos plans incluent-ils les passages à niveau de la circonscription de Nepean?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Avant même que ne survienne ce tragique accident au passage à niveau de Barrhaven, il y a quelques années, VIA Rail, alors simple utilisateur, et non propriétaire — à l'époque, l'infrastructure appartenait aux compagnies de fret —, avait déjà signalé son inquiétude quant au maintien d'un passage à niveau à cet endroit.

M. Chandra Arya: Je suis désolé de vous interrompre, mais mon temps est limité, et je sais déjà tout cela.

Nous savons que le gouvernement fédéral a affecté 15 millions de dollars aux travaux concernant le passage à niveau de Woodroffe et que ces fonds doivent être utilisés d'ici l'an prochain. Vos plans incluent-ils les passages à niveau de la circonscription de Nepean?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Ce que j'allais dire, c'est que nous aimerions qu'il y ait un carrefour à niveaux différents. Nous proposons déjà la mise en place d'une telle infrastructure avant même de devenir propriétaires de la voie, et proposons et demandons encore aujourd'hui la construction d'une telle infrastructure.

La réalité, c'est que la responsabilité relative à la construction d'un passage à niveau appartient à l'autorité responsable du service de voirie. Si le chemin concerné appartient à la municipalité, c'est la municipalité qui est responsable de la construction du passage à niveau. Si le chemin appartient à la province...

• (0935)

M. Chandra Arya: Donc, ce que vous dites, c'est que c'est la responsabilité de la ville. Comme je l'ai souligné, il y a six passages à niveau dans ma circonscription. La ville remplacera un de ces passages à niveau par un carrefour à niveaux différents, un projet d'environ 200 à 300 millions de dollars. Vous dites que la construction de cette infrastructure est la responsabilité de la ville. Or, la ville n'a pas les moyens de déboursier une telle somme pour un seul passage à niveau.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Il revient à l'autorité responsable du service de voirie de séparer la voie ferrée du chemin. L'entité à qui appartient le chemin fait passer celui-ci par-dessus la voie ferrée et touche les taxes foncières associées au terrain développé. C'est ainsi que cela fonctionne.

M. Chandra Arya: Ce que vous dites, essentiellement, c'est qu'outre les 15 millions déjà affectés et qui doivent être utilisés d'ici l'an prochain, il n'y a aucun plan chez VIA pour construire un carrefour à niveaux multiples.

M. Yves Desjardins-Siciliano: VIA Rail ne prévoit pas construire un carrefour à niveaux multiples à Ottawa et n'a aucun fonds d'alloué à la construction d'une telle infrastructure. Par contre, nous nous sommes engagés à partager les coûts associés à l'étude...

M. Chandra Arya: Nous savons que le rapport d'étude sera publié l'an prochain et nous savons déjà ce qu'il dira: il recommandera la construction d'un carrefour à niveaux multiples. Ce que vous dites, c'est que vous n'avez aucun plan à cet égard, que c'est la responsabilité de la ville. Or, je sais que la ville n'a pas les moyens de payer pour la construction d'une telle infrastructure. Donc, où cela nous mène-t-il? Qu'en est-il des résidents de Nepean?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Toutes les villes canadiennes qui ont un passage à niveau sur leur territoire tentent d'obtenir du financement auprès de leurs propres sources, les provinces, et des fonds d'infrastructure fédéraux. Ce que je dis, c'est que la responsabilité relative au cadre financier pour ce genre d'investissement revient à l'autorité responsable des services de voirie. Si VIA doit contribuer financièrement à un projet, elle se tournera vers le gouvernement fédéral, son actionnaire, pour obtenir des fonds, mais il est extrêmement rare que VIA construise un carrefour à niveaux multiples ou qu'elle contribue financièrement à un tel projet.

M. Chandra Arya: C'est ce que je voulais savoir. Vous ne prévoyez pas demander à votre seul actionnaire des fonds pour la construction de ce passage à niveau à Nepean.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Non, car nous ne savons pas si la Ville d'Ottawa envisage de construire un passage à niveau.

M. Chandra Arya: Comment cela? Vous participez à l'étude en cours, non?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Parce que nous espérons que cette étude incitera la ville à construire un carrefour à niveaux multiples. Nous tentons d'appuyer ceux qui souhaitent la construction d'un carrefour à niveaux multiples, car nous partageons ce souhait.

M. Chandra Arya: Si la ville vous approche pour obtenir votre soutien, allez-vous considérer cette option?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Nous serions disposés à appuyer toute proposition de la ville pour le financement de la construction d'un carrefour à niveaux multiples.

M. Chandra Arya: D'accord.

Je vais laisser ma circonscription de côté un instant. Vous dites que les fonds qui vous sont affectés arrivent en retard et qu'aucun engagement financier n'a été conclu pour la société au-delà de mars 2017. Attendez-vous une décision bientôt à ce sujet? Y a-t-il un changement de culture à Transports Canada?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Nous travaillons à l'élaboration d'un plan d'entreprise pour la prochaine période. Dans le cadre de nos échanges avec Transports Canada, nous demanderons de la part du ministère un engagement d'au moins trois ans, comme le dernier que nous avons conclu, ou idéalement de cinq ans, et pas uniquement pour des capitaux, cette fois-ci, mais aussi pour des fonds d'exploitation.

M. Chandra Arya: Avez-vous présenté vos plans à Transports Canada?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Non, pas encore.

M. Chandra Arya: D'accord. Très bien.

J'aimerais parler des nouveaux réseaux. Vous dites que pour la première phase, des investisseurs du secteur privé s'intéressent à la nouvelle voie ferrée envisagée entre Québec et Windsor. Si j'ai bien compris, le secteur privé est prêt à travailler avec vous?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Oui. Ce que nous disons, c'est que, dès que l'on décidera, sur le plan stratégique, de procéder à la construction d'une infrastructure dédiée aux services ferroviaires voyageurs, il sera possible de trouver des fonds à l'extérieur du gouvernement. Les régimes de retraite publics... la Caisse de dépôt au Québec et son projet de 5,5 milliards de dollars sont un bon exemple. Selon nous, si le gouvernement le souhaite, il pourrait obtenir des fonds du secteur privé.

M. Chandra Arya: Si je ne m'abuse, vous souhaitez avoir des voies dédiées aux services ferroviaires voyageurs entre Ottawa et Toronto. Y aura-t-il des carrefours à niveaux multiples sur ces voies? Est-ce une possibilité?

• (0940)

M. Yves Desjardins-Siciliano: Encore une fois, cela dépend. Si VIA construit une voie ferrée qui traverse un chemin, c'est la responsabilité de VIA. Par contre, s'il existe déjà un passage à niveau, c'est la responsabilité de l'autorité responsable des services de voirie.

Le président: Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Notre prochain intervenant sera un membre de l'opposition. Monsieur Godin, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

Vous avez maintenant la parole.

M. Joël Godin: Merci, monsieur le président.

Le gouvernement du Canada verse approximativement 400 millions de dollars par année à VIA pour l'aider à remplir son mandat. Ce mandat se définit, si je ne m'abuse, de la façon suivante:

La Société offre donc des services de transport passagers intervilles, des services ferroviaires long-parcours ainsi que des services ferroviaires aux collectivités régionales et éloignées.

C'est là où je veux en venir. Certains citoyens canadiens n'ont pas le privilège de se trouver dans un corridor comme celui de Québec-Windsor. Vous desservez ces régions, mais vous encourez des pertes financières. C'est pourquoi le gouvernement du Canada compense ces pertes.

Qu'en est-il de la région de la Gaspésie? Vous n'êtes pas propriétaire des rails, mais selon votre mandat, vous avez une obligation d'offrir un service ferroviaire. En fait, tout le monde court après sa queue: vous voulez remplir votre mandat, mais vous ne pouvez pas utiliser des rails qui ne respectent pas les normes de sécurité.

Comment pourrait-on dénouer tout cela?

M. Yves Desjardins-Siciliano: C'est le propriétaire de la voie ferrée qui doit faire les investissements nécessaires dans ses infrastructures de façon à ce que celles-ci puissent être utilisées de façon sécuritaire. Dans le cas de la Gaspésie, le gouvernement du Québec a acquis cette voie ferrée de la part des autorités locales. C'est donc au gouvernement du Québec de mettre à jour ses infrastructures en recourant à ses propres fonds ou à ceux qu'il pourrait obtenir d'autres sources. Le rôle de VIA n'est pas d'investir dans des voies ferrées dont il n'est pas le propriétaire.

M. Joël Godin: D'accord.

Ce n'est pas le rôle de VIA, mais comme parlementaires, comment pouvons-nous faire en sorte que les services soient offerts à cette population?

Vous êtes partie prenante du problème et de la solution. Je m'interroge ici à haute voix. Je ne sais pas si vous ou les représentants du Bureau du vérificateur général pourrez me répondre. Je ne suis pas certain de pouvoir obtenir une réponse complète à ce sujet. Avez-vous des solutions à proposer pour une situation de ce genre?

On parle de la Gaspésie, mais le problème se pose tout autant dans l'Ouest ou dans le Nord du pays. Il y a la responsabilité, de la part du gouvernement, de faire en sorte qu'un de ses fournisseurs de services, en l'occurrence VIA Rail, remplisse son mandat. Comment peut-on dénouer tout cela?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Depuis plus de douze ans, le financement des infrastructures au Canada se fait souvent à trois niveaux, soit municipal, provincial et fédéral. Chaque ordre de gouvernement doit donc établir sa liste de priorités et y inclure ce projet. J'en conclus que, s'il n'y a pas de financement pour la rénovation d'infrastructures en Gaspésie, c'est que les autorités locales en Gaspésie, les autorités provinciales à Québec et les autorités fédérales ne les ont pas inclus dans leur liste de priorités. La décision quant au financement se prend entre ces trois parties. Une fois que c'est financé et rétabli, nous nous assurons que les infrastructures sont sécuritaires et, le cas échéant, nous les utilisons. C'est ce que je comprends de la façon dont sont financées les infrastructures.

M. Joël Godin: Comme cette situation fait en sorte que VIA Rail ne remplit pas son mandat, faites-vous des représentations auprès des autorités provinciales et municipales pour qu'elles activent le développement des réseaux ferroviaires ou la sécurisation de ce qui leur appartient?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Tout à fait.

Depuis la cessation des services de VIA Rail, nous faisons des représentations de façon continue auprès des autorités provinciales et locales concernant ces infrastructures. Les citoyens s'adressent à nous, comme à vous d'ailleurs, pour nous demander quand nous comptons rétablir le service. Nous leur fournissons la même réponse que celle que nous vous donnons. De plus, nous nous adressons aux autorités concernées pour leur dire qu'il serait peut-être temps d'investir dans cette voie ferrée étant donné que les gens en font la demande.

Il reste que ce n'est pas à nous de faire la réfection de ces infrastructures qui ne nous appartiennent pas. Nous sommes toujours dans une situation un peu délicate parce que nous voulons coopérer et couvrir ces territoires. Le tronçon de la Gaspésie, en particulier, est magnifique. Or nous ne disposons pas de financement pour faire ce genre d'investissements. En plus, nous ne sommes pas habilités à déterminer dans quelles infrastructures les gouvernements devraient investir.

M. Joël Godin: Vous n'avez que le pouvoir de le suggérer.

• (0945)

M. Yves Desjardins-Siciliano: C'est exact.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Madame Shanahan, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Brenda Shanahan (Châteauguay—Lacolle, Lib.): Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation. Merci d'abord aux employés du Bureau du vérificateur général pour ce rapport très détaillé et merci également aux représentants de VIA Rail.

[Français]

Monsieur Desjardins-Siciliano, vous nous avez offert

[Traduction]

une présentation très dynamique. Moi aussi, j'ai été très préoccupée en lisant le rapport, mais, ce que vous dites, c'est que VIA Rail vit un moment charnière dans son histoire et j'aimerais beaucoup être encore ici dans cinq ans pour entendre les bonnes nouvelles.

Cela dit, ce qui m'inquiète le plus, et ce que le rapport du Bureau du vérificateur général souligne très clairement, c'est le manque de mesures du rendement, que ce soit concernant l'achalandage ou le programme d'immobilisation en infrastructure, et l'analyse relative au remplacement des wagons. Les choses n'allaient pas dans la bonne direction. Nous voulons nous assurer que vos ambitions n'iront pas, elles aussi, dans la mauvaise direction. J'aimerais savoir ce que vous faites pour améliorer ces mesures du rendement et la façon dont elles sont communiquées.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Merci beaucoup pour cette question.

Vous avez raison. Les commentaires du vérificateur général sont justes. Je suis arrivé aux mêmes conclusions que lui lorsque j'ai accepté le poste de président et chef de la direction de la société. C'est la raison pour laquelle des initiatives telles la rentabilité par train nous poussent à examiner le coût d'exploitation d'un train en particulier ou sa viabilité financière comparativement au service ferroviaire normal. C'est un exemple de la façon dont nous avons modifié notre approche.

Concernant le bureau de gestion de projets, nous avons réalisé que les projets coûtaient habituellement plus que prévu et qu'ils étaient habituellement en retard. Nous devons professionnaliser la gestion des projets d'immobilisation.

Il faut comprendre qu'entre 1992 et 2006, la société n'avait pratiquement pas de trésorerie. Comme le démontrent les rapports annuels de VIA Rail au cours de cette période, il y a trois années où le gouvernement fédéral n'a fourni aucun apport en capitaux à VIA Rail. Zéro. La société possédait pour 4 milliards de dollars d'actifs, mais n'avait aucun fonds pour les entretenir. Règle générale, il faut prévoir 3 % pour l'entretien des immobilisations. Par exemple, si vous possédez une maison qui vaut un million de dollars, vous devriez prévoir un fonds équivalent à 3 % de cette valeur pour l'entretien, comme la réparation du toit ou des fenêtres. Pendant trois années consécutives, VIA Rail n'avait aucun fonds d'entretien. Par conséquent, personne au sein de l'entreprise n'avait les compétences nécessaires pour gérer des projets d'immobilisation, puisque l'entreprise ne recevait aucun capital.

Le président: C'était quelles années?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Entre 1992 et 2006, il y a trois années où l'apport en capitaux était nul.

Ce que je veux souligner, c'est que personne au sein de l'entreprise ne savait comment gérer des projets d'immobilisation. Donc, lorsque les capitaux ont commencé à entrer, puisque personne ne savait vraiment quoi faire, les projets étaient en retard et coûtaient plus que prévu. Nous avons donc créé un bureau de gestion de projets et embauché des gens ayant de l'expérience dans la gestion de projets. Après 18 mois, les projets actuels respectent les échéances et le budget établis. C'est très encourageant. Encore une

fois, il faut regarder l'histoire de la société pour bien comprendre la situation. Nous n'avions personne de qualifié pour gérer des projets d'immobilisation, car nous ne recevions aucun capital.

● (0950)

Mme Brenda Shanahan: Merci pour de ces précisions.

Au sujet des mesures de rendement, quelles sont les principales mesures? Vous avez parlé de la rentabilité par train?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Oui.

Mme Brenda Shanahan: Quelles sont les autres principales mesures auxquelles vous travaillez?

M. Yves Desjardins-Siciliano: La rentabilité par train est une mesure importante.

Une autre, par exemple, serait l'absentéisme et la santé et sécurité au travail, deux domaines où nous avons constaté une amélioration. Le taux d'absentéisme a baissé, tout comme les congés de maladie. La productivité est à la hausse, ainsi que la mobilisation des employés.

Nous mesurons notre capacité totale, soit les sièges-milles offerts sur notre réseau. Ensuite, nous définissons le coût par siège-mille offert, donc le revenu par siège-mille offert. Ces mesures existent depuis des décennies dans l'industrie du transport, mais elles n'ont jamais été utilisées chez VIA Rail.

Mme Brenda Shanahan: Avez-vous fixé des cibles par rapport à ces mesures? Quels sont vos objectifs?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Exactement. Oui. La couverture de nos coûts a augmenté de près de 10 % au cours des 24 derniers mois. Évidemment, nous sommes toujours déficitaires, mais au moins, nous sommes au-delà du 50 %. Notre financement représente 47 % de nos coûts réels, alors qu'il représentait 51 ou 52 % lorsque je suis devenu le président et chef de la direction. C'est donc une amélioration.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant céder la parole à M. Poilievre. Vous disposez de cinq minutes.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): La pièce 5 illustre l'écart entre les bénéfices escomptés et les résultats obtenus. En 2007, la société avait prévu d'apporter des améliorations à des voies ferrées et à des infrastructures de gares, à un coût estimé de 1,6 million de dollars par kilomètre. On devait construire 160 kilomètres de voies ferrées. En réalité, on a plutôt construit 70 kilomètres au coût de 4,5 millions de dollars par kilomètre. En gros, on se retrouve avec la moitié de la distance et 70 millions de dollars de plus que ce qui avait été prévu au départ.

Dans la case au-dessous, on devait investir dans l'ajout de 12 nouveaux trains. En réalité, on n'en a ajouté que huit. On avait prévu de réduire les temps de parcours, mais c'est plutôt le contraire qui s'est produit. On était censé améliorer la ponctualité, qui était à 82 %, mais on a plutôt assisté à une détérioration de celle-ci, qui se situe en moyenne à 65 %. On visait des recettes additionnelles de l'ordre de 32 millions de dollars, mais on n'a pas atteint cette cible. Il devait y avoir une augmentation de l'achalandage de 23 %, mais depuis 2009, on a constaté une diminution de 17 %.

Il s'agit ici des résultats découlant des améliorations apportées aux infrastructures ferroviaires de la subdivision Kingston. Pourquoi y a-t-il un tel écart entre les bénéfices escomptés et les résultats obtenus?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Cela revient à ce que je disais un peu plus tôt. Dans un premier temps, le manque d'expertise au sein de VIA Rail au moment où ces décisions d'investissement ont été prises a donné lieu à une mauvaise planification dès le départ. On avait prévu des investissements dans les infrastructures à un coût estimé de 1,6 million de dollars par kilomètre, alors que cela coûtait en réalité 4,5 millions de dollars. Il s'agit donc d'un déficit de planification et non pas nécessairement d'un dépassement des coûts liés à la construction.

En ce qui concerne les autres éléments — l'augmentation des temps de parcours et la détérioration de la ponctualité —, cela est attribuable à la croissance imprévue du transport des marchandises. Au moment de ces investissements, en 2007, personne ne s'attendait à une augmentation du transport du grain. On ne s'attendait pas à cette augmentation du transport de pétrole sur les voies ferrées. Ces réalités sur le terrain nous ont donc empêchés de réduire les temps de parcours et d'améliorer la ponctualité, causant ainsi une diminution de l'achalandage.

La seule chose qu'on pourrait vraiment nous reprocher, c'est la mauvaise planification du coût des infrastructures. Comme je l'ai dit plus tôt, le manque d'expertise à l'interne a donné lieu à des estimations approximatives qui se sont avérées très différentes de la réalité.

J'ajouterais aussi le processus, c'est-à-dire le processus du financement gouvernemental...

• (0955)

L'hon. Pierre Poilievre: En parlant de processus, une entreprise du secteur privé a trois sources de financement pour ses investissements de capitaux: les emprunts, les actions et les bénéfices non répartis. Vous êtes une société d'État, alors vous dépendez des deniers publics approuvés par les acteurs politiques. Est-ce possible que?...

Nous pourrions débattre de la façon de modifier le processus, mais n'y a-t-il pas là un problème fondamental avec cette société d'État, qui doit obtenir l'approbation des actionnaires, qui se trouve à être un énorme appareil politique lourd?

M. Yves Desjardins-Siciliano: C'est vrai pour le financement d'année en année, car on doit planifier sur plus de 12 mois. Voilà le problème. Toutefois, si on avait un plan de financement quinquennal, on pourrait mieux composer avec la situation, étant donné qu'on disposerait d'au moins quatre ans ou quatre ans et demi pour déployer les capitaux. Le problème tient au fait que le processus est non seulement difficile et lourd, mais il s'étend aussi seulement sur 12 mois. Si on reçoit l'argent au milieu de l'année, et qu'on est en plein cœur de l'hiver, on ne pourra pas apporter d'améliorations aux immobilisations.

L'hon. Pierre Poilievre: Ne serait-il pas plus logique de financer vos opérations au moyen d'une subvention par kilomètres-passagers, puis au bout du compte, de vous laisser établir vos propres priorités en matière d'immobilisations et de fonctionnement? Cela ne créerait-il pas une meilleure rigueur au sein du marché, le fait que vous soyez responsables de vos résultats, plutôt que vous deviez dépendre d'un système politique et bureaucratique qui doit approuver vos plans et vos investissements?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Que ce soit en kilomètres-passagers ou en sièges-milles disponibles à la fin de l'année ou des ajustements, la mesure n'est pas aussi importante que l'horizon de planification et d'engagement. Je pense que c'est là la question centrale.

Comme une entreprise privée, on peut se tourner vers le marché de la dette et faire un emprunt pour un an. On peut effectuer des emprunts pour 10 ou 20 ans. Les investisseurs n'achètent pas des actions pour 12 mois, mais bien pour le long terme. Il faut donc planifier en fonction de la réalité. La façon d'y arriver et de parvenir à une formule, selon moi, est un des éléments, mais l'élément essentiel demeure le financement à long terme.

Par exemple, lorsque nous déposons notre plan d'entreprise pour les cinq prochaines années, si le gouvernement décide de financer ce plan pour cinq ans, en dessous ou au dessus, les fonds sont garantis, peu importe qu'il y ait un changement de gouvernement, de politique ou tout autre changement, et les activités suivent leur cours. Toutefois, si un changement de gouvernement, de politique, de ministre et ainsi de suite touche un plan qui est en cours, à ce moment-là, on se retrouve dans une situation comme celle d'aujourd'hui. Et cela ne s'applique pas uniquement à VIA Rail, mais à toutes les sociétés d'État.

L'hon. Pierre Poilievre: C'est ce que je disais au début.

La vice-présidente (Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.): Monsieur Poilievre, c'est tout le temps dont vous disposez. Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Harvey.

M. T.J. Harvey (Tobique—Mactaquac, Lib.): Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, j'aimerais remercier tous nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui. J'ai quelques brèves questions à vous poser.

Premièrement, on a beaucoup parlé aujourd'hui de la responsabilité du gouvernement quant au financement à long terme. Ma question comporte deux volets. D'une part, pourriez-vous nous dire quel est le déficit projeté pour l'exercice 2016?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Patricia, avez-vous cette information sous la main?

Mme Patricia Jasmin (chef des services financiers, VIA Rail Canada inc.): Oui, cela se trouve dans le dernier plan d'entreprise.

M. T.J. Harvey: Je demande seulement le chiffre.

Mme Patricia Jasmin: Je suis désolée.

M. T.J. Harvey: Serait-ce possible, peut-être pas aujourd'hui, mais plus tard, de nous fournir votre plan stratégique quinquennal?

• (1000)

Mme Patricia Jasmin: Absolument.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Oui.

M. T.J. Harvey: Je parle évidemment des plans financiers.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Oui, après cette année, on parle d'environ 300 millions de dollars.

Mme Patricia Jasmin: En 2016, on prévoit 238 millions de dollars pour les fonds de fonctionnement et 32 millions de dollars pour les fonds de pension.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Donc 270 millions de dollars.

Mme Patricia Jasmin: C'est exact.

M. Yves Desjardins-Siciliano: La diminution découle des fonds de pension. Les calculs ont changé considérablement.

M. T.J. Harvey: C'est ce que je constate. Je regardais votre rapport de fin d'exercice pour l'année 2015 sur votre site Web.

Je remarque également que le ratio employé-mille a beaucoup diminué...

M. Yves Desjardins-Siciliano: Oui.

M. T.J. Harvey: ... comparativement à 2011. Il a connu son apogée en 2013, ce qui a été une très bonne année pour le ratio par employé. Vous aviez un ratio par employé extrêmement faible, et je constate que ce rapport demeure faible.

M. Yves Desjardins-Siciliano: C'est exact.

M. T.J. Harvey: Ma prochaine question revient à ce que disait M. Poilievre sur la possibilité d'envisager une subvention par passager ou par mille. Je constate que pour certains itinéraires, particulièrement en milieu rural, certaines de ces subventions peuvent atteindre...

M. Yves Desjardins-Siciliano: C'est 90 %.

Mr. T.J. Harvey: Oui, on parle de 700 ou 800 \$ par passager. D'après vous, où devrait-on établir la limite? À quel moment allez-vous dire que vous ne pouvez pas subventionner cet itinéraire à ce niveau et être efficaces? Je vous pose la question, car je sais qu'il s'agit d'une société d'État.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Effectivement.

M. T.J. Harvey: J'ai consulté le site Web d'Amtrak et j'ai examiné son rapport de fin d'exercice de l'année dernière, et je constate de nombreuses similitudes entre les deux entreprises.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Absolument.

M. T.J. Harvey: Ce n'est pas un problème propre à VIA Rail. Je pense que le problème tient au fait qu'il s'agit d'une société d'État au sein de l'industrie du service ferroviaire voyageur. Ce que je dis, c'est qu'à l'avenir, nous devons prendre des mesures qui permettront de réduire considérablement les coûts d'exploitation qui sont assumés par le gouvernement. Même si je conviens qu'il faut essayer de maintenir le service dans le plus grand nombre de régions géographiques possible au pays, je vous pose la question, parce que j'aimerais connaître votre opinion là-dessus.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Nous sommes les exploitants, et les décisions de politique publique relatives à notre exploitation sont prises à un autre niveau. Il ne m'appartient pas de décider ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas. Ma responsabilité est d'optimiser ce qui existe. C'est pourquoi nous avons décidé d'augmenter la fréquence des trains afin d'exploiter la viabilité commerciale du corridor Québec-Windsor. Cet itinéraire est rentable et pourrait à long terme nous permettre de générer suffisamment de profits pour éliminer le déficit lié à l'exploitation dans les régions éloignées.

La décision de limiter les subventions ou de mettre fin à ce type de service est une décision politique qui doit être prise par les actionnaires et non pas par l'exploitant.

M. T.J. Harvey: C'est vrai. Je comprends.

Cependant, en tant qu'exploitant, où fixe-t-on le plafond des subventions? Lorsque vous examinez votre plan stratégique pour les cinq prochaines années, et que vous tenez compte de toutes les facettes de votre entreprise et de toutes les régions géographiques, avez-vous une idée de ce qui pourrait être la subvention maximale par passager?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Non.

M. T.J. Harvey: D'accord.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Notre objectif est d'éliminer la subvention pour le corridor Québec-Windsor et de générer suffisamment de profits pour réduire, ou même éliminer, la subvention pour ces services.

Pour ce qui est des services dans les régions éloignées et sur de longues distances, la seule façon d'être rentable, c'est en misant sur les services touristiques de la voie de l'Océan et du Canadien durant la saison touristique estivale. C'est pourquoi le service dans les Rocheuses est rentable, parce qu'il dessert les touristes. Les places en classe économique sont subventionnées puisqu'il s'agit d'un service intervilles, mais si vous êtes dans une voiture-lit et que vous faites du tourisme, comme toute autre offre touristique, c'est censé être rentable.

M. T.J. Harvey: J'ai une dernière petite question. En ce qui concerne ce nouveau système GPS de localisation des trains, quel est le taux prévu de rendement sur l'investissement? Selon vous, quel sera le rendement sur les investissements à long terme? Votre entreprise réalisera-t-elle des économies et, le cas échéant, à quel moment?

● (1005)

M. Yves Desjardins-Siciliano: Pour ce qui est du système GPS, c'est d'abord et avant tout une question de sécurité. Ce n'est pas une justification économique à proprement parler.

N'empêche que cette amélioration au chapitre de la sécurité vise deux objectifs financiers. Premièrement, c'est une option beaucoup plus abordable que le système de commande intégrale des trains. Un système de commande intégrale des trains est un système de signalisation qui coûterait des milliards de dollars à installer partout au Canada, alors que le coût du système de positionnement se chiffre en millions de dollars. Ce système serait extrêmement rentable par rapport à ce qu'il faudrait investir dans un système de commande intégrale. Deuxièmement, ce système permet d'améliorer la manœuvre des trains, ce qui se traduit par des économies de carburant, étant donné que la conduite est plus efficace, et aussi moins d'accidents ou d'infractions. Lorsqu'un train est immobilisé parce qu'on a enfreint une règle, il faut changer les équipages, et les passagers doivent être indemnisés pour les retards. Cela coûte des millions de dollars par année. C'est donc une justification suffisante.

L'investissement dans le système GPS est relativement minime. Jusqu'à maintenant, si je ne me trompe pas, on parle de moins de deux millions de dollars sur deux ans, mais comparativement au milliard de dollars qu'il faudrait investir dans un système de commande intégrale, aux millions de dollars qu'on perd en indemnisant les passagers lorsqu'un train doit s'arrêter parce que le mécanicien de train a enfreint une règle ou aux millions de dollars que l'on économise sur le carburant, parce que nous sommes maintenant en mesure de contrôler la quantité de carburant utilisée lorsqu'un train fonctionne au ralenti ou lorsqu'il est en mouvement, cela rend les mécaniciens de train locaux de meilleurs utilisateurs de carburant, et le coût du carburant a diminué. Nous avons réduit notre consommation de carburant de 24 %...

La vice-présidente (Mme Alexandra Mendès): Je suis désolée, monsieur Desjardins-Siciliano, mais nous avons largement dépassé le temps alloué...

Je suis vraiment désolée de vous interrompre.

Monsieur Christopherson, la parole est à vous.

M. David Christopherson: On peut dire que vous êtes en train d'acquiescer de l'expérience, T.J. Vous avez utilisé votre temps jusqu'à la dernière seconde.

Merci beaucoup, madame la présidente.

Dans un premier temps, si je puis me permettre, j'aimerais répondre à mon ami, M. Poilievre, qui a parlé de la lourdeur de l'appareil gouvernemental. Je tiens à souligner que cela s'appelle aussi la démocratie canadienne. Mon ami et ses acolytes iraient jusqu'à privatiser le Bureau du vérificateur général, s'ils en avaient l'occasion.

Ma première question s'adresse à M. Laplante.

J'aimerais revenir à la page 3 du rapport du vérificateur général, sous la rubrique « Information générale ». Le paragraphe 10 se lit comme suit:

En 1978, VIA est devenue une société d'État distincte du CN. À ce jour, elle n'est régie par aucune loi habilitante. VIA obtient le financement dont elle a besoin par l'entremise de son plan d'entreprise qui est approuvé une fois par année.

C'est mon opinion, mais je soupçonne que le plus important changement de comportement dont nous avons besoin ici incombe au gouvernement fédéral, et j'estime que cela sera reflété dans notre rapport et que nous y accorderons la priorité. Je ne comprends pas la différence ni en quoi cela touche le fait que le gouvernement fait partie du problème en n'accordant pas suffisamment d'argent et en ne le faisant pas en temps voulu.

On dit que la société n'est pas administrée en vertu d'une loi habilitante. Si on adoptait une loi habilitante, est-ce que cela mettrait plus de pression sur le gouvernement, qui devrait au moins lui fournir du financement en temps voulu, ou bien si cela n'a aucun rapport?

[Français]

M. Maurice Laplante: Je vous remercie de la question.

Le président de VIA Rail va probablement être davantage en mesure que moi de répondre plus en détail à cette question.

Toutefois, on remarque que le fait de ne pas avoir de loi habilitante a pour conséquence que le mandat de la société manque de clarté. Une loi habilitante permet de clarifier le mandat d'une société. Quand une telle loi n'existe pas, le mandat de la société doit être entériné par l'entremise du plan corporatif.

M. Desjardins-Siciliano pourrait probablement ajouter quelque chose à ce sujet s'il le juge nécessaire et utile.

[Traduction]

M. Yves Desjardins-Siciliano: Merci pour la question, madame la présidente.

VIA est une société d'État non mandataire. On compte 47 sociétés d'État au sein du gouvernement du Canada, mais il y a trois sociétés d'État non mandataires qui ne sont régies par aucune loi habilitante, c'est-à-dire Marine Atlantic, Ridley Terminals, en Colombie-Britannique, et VIA Rail Canada. Il s'agit de la plus importante société d'État qui n'a pas de loi habilitante. Comme je l'ai dit, c'est une société d'État non mandataire: elle n'est donc pas contraignante pour la Couronne.

Elle a été constituée en société en 1977, en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions; c'est donc une entité commerciale qui a tous les pouvoirs d'une entreprise ordinaire, sauf qu'elle est assujettie à la Loi sur la gestion des finances publiques, et c'est là d'où viennent les crédits. Par conséquent, elle ne dispose pas des pouvoirs normaux d'une entreprise d'emprunter de l'argent, de donner des actifs en garantie et de créer des capitaux propres à des fins particulières.

●(1010)

M. David Christopherson: Je suis désolé, mais j'essaie juste de comprendre si cela nous aiderait d'avoir du financement en temps voulu.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Cela serait utile dans la mesure où le gouvernement souhaite établir des règles comme le financement pluriannuel et la capacité pour VIA de donner des actifs en garantie ou d'emprunter de l'argent. Cela préciserait les possibilités de la société d'assurer sa propre gestion comme une entreprise.

M. David Christopherson: Si vous aviez le choix...

La vice-présidente (Mme Alexandra Mendès): Monsieur Christopherson, vos trois minutes sont écoulées. Je suis désolée. Vous avez déjà eu quatre minutes et demie...

M. David Christopherson: Est-ce que je peux prendre une partie des deux minutes et demie qui restent à T.J.?

C'est très bien, madame la présidente. Je comprends. Merci.

La vice-présidente (Mme Alexandra Mendès): Je suis vraiment désolée.

Monsieur Lefebvre, je vous en prie.

[Français]

M. Paul Lefebvre (Sudbury, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'ai lu le rapport du vérificateur général. Les représentants de Via Rail comparaissent aujourd'hui et nous disent qu'auparavant, leur planification stratégique n'a pas atteint ses objectifs parce que la compagnie ne dispose pas de voies dédiées ou que son parc d'équipements n'est probablement pas au niveau qu'elle le désire. La raison évidente est que les rails étaient occupés. VIA Rail est un opérateur et n'est pas propriétaire de tous les rails.

Monsieur Siciliano-Desjardins, vous nous dites maintenant que vous étudiez la possibilité de faire un nouveau plan stratégique accompagné d'un investissement significatif. Votre compagnie pourrait peut-être alors être rentable. C'est votre objectif. Il y a aussi votre rapport de 2007-2011. Par ailleurs, je lis que le vérificateur général a mentionné ce qui suit:

[Traduction]

[L]e plan d'entreprise de 2007-2011 incluait un plan d'investissements majeurs en immobilisations dont la réalisation devait permettre, entre autres, un accroissement de l'achalandage de 40 % et une augmentation des recettes de 39 % à l'intérieur de cette période de cinq ans.

Cependant, VIA n'a pas réussi à atteindre ces objectifs. En réalité, l'achalandage et les revenus ont même diminué à cette époque.

[Français]

Dans sa déclaration d'ouverture, le vérificateur général adjoint, M. Laplante, a mentionné ce qui suit:

Si la Société veut assurer sa viabilité à long terme, elle devra trouver des solutions durables pour ces problématiques.

Vous nous dites aujourd'hui qu'il pourrait y avoir des voies du réseau ferroviaire qui seraient dédiées au transport de passagers. Quel serait le coût en immobilisations de votre projet pour atteindre la rentabilité?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Je vous remercie de la question.

Pour ce qui est des infrastructures, le coût d'un tronçon de voies dédiées entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto est de l'ordre de 2,5 milliards de dollars pour les voies ferrées et la signalisation et de plus de 1,25 milliard de dollars pour l'électrification, si le tronçon doit être électrifié. Il y a, en plus, la nouvelle flotte que nous prévoyons acquérir, dont le coût s'élève à 1,25 milliard de dollars. Donc, au total, c'est un projet qui se situe à environ 5 milliards de dollars.

M. Paul Lefebvre: Selon vous, 5 milliards de dollars d'investissement vous procurerait la rentabilité.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Absolument.

M. Paul Lefebvre: Dans votre présentation, vous avez déclaré ce qui suit:

Si aucune modification n'est apportée au mandat actuel de VIA, nous aurons besoin d'un financement de 850 millions de dollars pour l'exploitation et de 650 millions de dollars pour les immobilisations [...]

Ainsi, en dépensant 5 milliards de dollars, VIA Rail pourrait atteindre la rentabilité.

M. Yves Desjardins-Siciliano: C'est exact, et nous pourrions obtenir ces 5 milliards de dollars de sources autres que le gouvernement du Canada. C'est aussi un élément important.

M. Paul Lefebvre: C'est là où je voulais en venir. Expliquez-moi un peu ce que vous voulez dire à ce sujet.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Comme on le voit dans le cas de la Caisse de dépôt et placement du Québec, des caisses de retraite du Canada comme OMERS, Teachers, CPPIB et PSPIB, elles investissent toutes dans des réseaux ferroviaires pour le transport de passagers dans le monde entier, et ce, depuis 15 ans. Elles obtiennent un rendement par rapport aux investissements. Donc, il est possible d'exploiter un réseau de trains de passagers de manière profitable en autant que les infrastructures soient adéquates, que les horaires soient déterminés en fonction des besoins des clients et que le but soit commercial.

Nous en avons un exemple ici même, soit le Canadien National. Jusqu'en 1995, le Canadien National recevait des subventions du gouvernement du Canada de l'ordre de près de 1 milliard de dollars par année. Aujourd'hui, le Canadien National génère 1 milliard de dollars de profits par trimestre. Est-ce que l'industrie du transport de marchandises a changé? Ce sont les mêmes wagons, les mêmes voies ferrées et les mêmes modèles opérationnels.

•(1015)

M. Paul Lefebvre: Cependant, monsieur...

M. Yves Desjardins-Siciliano: Fonctionner de façon profitable est tout à fait faisable. Il est possible d'attirer des investisseurs qui recherchent un rendement. De plus, à l'heure actuelle, les taux d'intérêt sont excessivement bas. Les possibilités de rendements commerciaux pour les investisseurs sont rares. Le secteur des infrastructures en est un qui offre un rendement constant sur une longue période. C'est pour cela que nous sommes confiants de pouvoir trouver 50, 60 ou 80 % de ces fonds si le gouvernement le demande. Nous pourrions les trouver sur les marchés publics.

M. Paul Lefebvre: D'accord. Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre, vous avez cinq minutes.

L'hon. Pierre Poilievre: Je suis en train de regarder vos statistiques d'exploitation clés par groupe de services. Elles révèlent que même dans le corridor le plus rentable, en fait, je devrais plutôt

dire dans le corridor qui perd le moins d'argent, la subvention par voyageur-mille est encore de 27 ¢. À titre de comparaison, savez-vous quelle est la subvention par voyageur-mille pour les autoroutes du même corridor?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Non.

L'hon. Pierre Poilievre: Selon une étude produite récemment par les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada sur un éventuel train à grande vitesse entre Windsor et Québec, l'augmentation de l'achalandage ne serait pas le résultat d'une diminution du nombre de voitures sur les routes, mais plutôt d'une diminution du nombre de passagers voyageant par avion. Autrement dit, en augmentant le nombre de passagers dans vos trains, vous diminuerez le nombre de passagers des lignes aériennes et non le nombre de véhicules qui circulent sur les autoroutes entre Windsor et Québec.

Le transport aérien n'est pas subventionné, même si je sais que M. Christopherson voudrait le nationaliser de nouveau. En fait, il est un contributeur net aux caisses du gouvernement du Canada, car les lignes aériennes paient de l'impôt sur le revenu des sociétés et des taxes sur les carburants. Elles versent indirectement un loyer aux aéroports et les passagers assument le coût de la sécurité dans le prix des billets d'avion qu'ils achètent.

Pourquoi les contribuables devraient-ils subventionner un moyen de transport déficitaire aux dépens d'un moyen de transport rentable?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Monsieur le président, je pense que le membre du Comité fait référence à l'étude effectuée par le consortium EcoTrain en 2012.

L'hon. Pierre Poilievre: C'est l'étude que les trois gouvernements ont réalisée sur...

M. Yves Desjardins-Siciliano: Exactement, il s'agit de l'étude effectuée en 2012 par le consortium EcoTrain. C'est une étude sur les liaisons ferroviaires à grande vitesse. C'est en partie à cause d'elle que nous ne sommes pas en faveur du train à grande vitesse, parce qu'il constitue simplement une substitution directe du transport aérien par le transport ferroviaire. Cela signifie trois choses pour le consommateur.

Premièrement, le prix d'un billet de train à grande vitesse est équivalent ou supérieur à celui d'un billet d'avion. Pour en avoir la preuve, il suffit de regarder ce qui se passe en Europe aujourd'hui, où tous les billets de train à grande vitesse coûtent plus cher que les billets d'avion.

Deuxièmement, ces liaisons ferroviaires ne sont pas une bonne idée pour les consommateurs parce que les trains ne font normalement pas d'arrêts à des intervalles de moins de 300 ou 400 kilomètres. Entre Québec et Montréal, le train ferait donc des arrêts à Portneuf et à Drummondville. Entre Montréal et Toronto, le train n'arrêterait pas à Cornwall, à Belleville ou à Kingston. D'Ottawa à Toronto, il n'y aurait pas d'arrêt à Peterborough ni à Markham, puis de Toronto à Windsor, il n'y aurait pas d'arrêt à Aldershot ou...

L'hon. Pierre Poilievre: Excusez-moi, monsieur le président, mais nous allons manquer de temps.

Je vous sais gré de votre franchise à ce sujet, car je pense que vous avez tout à fait raison et je suis heureux que vous en parliez. Ce que je voulais dire, c'est que l'étude a aussi démontré que, souvent, le transport ferroviaire ne fait pas concurrence à la circulation routière, mais bien au transport aérien, même quand il ne s'agit pas de liaison à grande vitesse. Par conséquent, le gouvernement subventionne un moyen de transport déficitaire aux dépens d'un moyen qui est rentable. C'est la réalité.

Voici un exemple: la subvention par passager entre Winnipeg et Churchill est de 1 000 \$. Il ne s'agit que de la subvention, cela n'inclut pas le prix du billet. Combien coûte un billet d'avion entre Winnipeg et Churchill?

• (1020)

M. Yves Desjardins-Siciliano: Il n'y a pas de vol qui fasse les 42 arrêts que fait le train entre Winnipeg et Churchill. C'est pour cela que le gouvernement du Canada offre ce service. C'est la même chose pour Le Canadien, qui assure la liaison entre Toronto et Vancouver. Plus de 200 arrêts se trouvant sur ce trajet ne sont pas desservis par des lignes aériennes. À certains endroits, il n'y a pas de route non plus. C'est pour cela que le gouvernement du Canada offre un service ferroviaire. Ce n'est pas cela qui me préoccupe toutefois. Mon devoir, c'est de m'occuper de cela aussi longtemps que le gouvernement me demandera de le faire.

Ce qui me préoccupe, c'est qu'on donne l'impression que ce sont les utilisateurs du transport aérien qui assureraient l'augmentation de l'achalandage dans le corridor Québec-Windsor. Comme j'essayais de l'expliquer... Ce que je viens de dire s'applique aussi dans ce corridor. Les gens qui se trouvent à Drummondville, à Cobourg, à Belleville ou à Aldershot ne peuvent pas prendre l'avion.

Notre projet de train à grande fréquence démontre qu'il éliminera cinq millions de trajets en voiture. Trente-huit millions de trajets en voiture sont effectués annuellement entre Montréal, Ottawa et Toronto. Rien ne peut remplacer ce mode de transport parce que les liaisons aériennes sont évidemment inexistantes.

C'est de là que provient l'achalandage prévu. Certains passagers délaisseront le transport aérien, mais, en tout, 45 millions de trajets sont effectués dans ce corridor: 8 % par avion, 6 % en train et le reste sur la route. C'est aux utilisateurs du réseau routier que nous devons offrir une alternative pour qu'ils délaissent leur voiture, dont les émissions de gaz carbonique tuent nos enfants et notre avenir... Nous voulons les inciter à prendre le train, qui leur permet de se rendre dans les villes de façon plus rapide et plus sécuritaire, tout en étant productifs pendant le trajet. C'est l'approche que nous avons adoptée. Je tenais à apporter cette précision.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Desjardins-Siciliano.

Monsieur Christopherson, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. David Christopherson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Desjardins-Siciliano, pour commencer, nous recevons ici de nombreux cadres de direction et dirigeants d'entreprise et je tiens à vous dire que votre maîtrise du dossier m'impressionne. Je suis très impressionné, ce qui n'est pas facile à faire. Cela ne signifie pas nécessairement que je suis d'accord avec tout ce que vous dites, mais je me dois de signaler que votre maîtrise du dossier est remarquable. Vraiment.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Merci.

M. David Christopherson: Je voudrais revenir sur la question de...

M. Yves Desjardins-Siciliano: Y aurait-il un « mais »?

Des voix: Oh, oh!

M. David Christopherson: Non. Vous avez déjà regardé nos délibérations ou vous avez été averti. Non, c'était un commentaire à part.

Je veux revenir sur les questions que j'ai posées précédemment sur une loi habilitante.

Monsieur Desjardins-Siciliano, vous sembliez être en faveur d'une telle loi. Selon le vérificateur général, il s'agirait d'une amélioration. Est-ce une recommandation que vous préconiserez, ce qui nous aiderait à exiger des comptes du gouvernement quant au délai des annonces de financement?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Une loi habilitante aiderait grandement l'équipe de gestion.

Je vais laisser Mme Mowat s'exprimer au nom du conseil d'administration, mais comme je l'ai dit, en ma qualité de PDG de cette entreprise, c'est à moi et à mon équipe de gestion qu'il revient de créer une stratégie que nous estimons être dans l'intérêt de la société que nous dirigeons. Par conséquent, puisqu'il s'agit d'une société d'État, nous sommes tenus par la loi d'agir dans l'intérêt des parties prenantes, à savoir les actionnaires, les fournisseurs, les employés et les passagers. C'est nous qui définissons ce mandat, ce qui est quelque peu inhabituel. Cette précision serait donc la bienvenue du point de vue de la gestion et...

M. David Christopherson: C'est très bien. Nous en resterons là, monsieur.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Laplante.

Si j'ai bien compris, selon vous, cela représenterait une amélioration. Est-ce exact? Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit.

M. Maurice Laplante: Oui, c'est exact.

M. David Christopherson: Très bien, c'est donc une chose dont nous devons tenir compte.

Par ailleurs, pour ce qui est de la priorité accordée au transport de marchandises par rapport au transport de passagers sur les voies partagées, quelqu'un peut-il m'expliquer ce qui justifie cette situation, même si vous n'êtes pas d'accord? Pourquoi les biens sont-ils plus importants que les gens?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Je ne pense pas que ce soit parce que les biens sont plus importants que les gens. La question est plutôt de savoir qui est propriétaire des voies et qui les contrôle.

Le propriétaire prend des décisions opérationnelles afin d'établir quel train a la priorité, en fonction des impératifs d'exploitation et des agents commerciaux. Ça, c'est la première chose.

Le fait est que l'économie canadienne est tributaire du transport de marchandises par voie ferroviaire. En effet, 300 milliards de dollars de marchandises sont transportées par train. Comme le Canada est un pays exportateur, il faut veiller à l'efficacité du chemin de fer. C'est pourquoi, en séparant les deux...

• (1025)

M. David Christopherson: C'est là votre réponse, l'utilisation de réseaux distincts...

M. Yves Desjardins-Siciliano: Ce serait une bonne chose pour les deux secteurs.

M. David Christopherson: C'est de cela que je veux parler maintenant et j'y consacrerai le temps qu'il me reste.

Comment peut-on faire cela? J'ai été étonné que vous puissiez le faire par vos propres moyens. Faut-il acheter...? Il faut acquérir des terrains.

J'ai déjà été conseiller municipal et je sais de quoi il en retourne seulement pour construire des routes, mais maintenant, c'est de chemin de fer qu'il s'agit. Pouvez-vous m'éclairer?

M. Yves Desjardins-Siciliano: La solution que nous proposons, dont le déploiement est relativement économique et rapide, consiste à acquérir des talus de chemin de fer destiné au transport de marchandises qui existent déjà et à les réutiliser pour le transport de passagers. Nous exploiterions des talus qui sont actuellement abandonnés ou très peu utilisés. Quant aux trains de marchandises qui empruntent ces voies, habituellement un train par jour ou deux trains par semaine, nous contrôlerions leur passage. Évidemment, cela serait lorsqu'aucun train de passagers n'est prévu.

M. David Christopherson: La situation serait donc inversée puisque le chemin de fer appartiendrait à la population canadienne. Les gens auraient la priorité et les biens passeraient ensuite. C'est une autre affaire...

M. Yves Desjardins-Siciliano: Exactement. C'est pour cela que le projet pourrait être exécuté aussi rapidement.

En ce qui concerne la loi habilitante, si je peux terminer ma réponse, monsieur le président, il en a déjà été question dans le passé, mais les dispositions s'égareraient dans la gestion de la compagnie de chemin de fer. L'approche que nous préconisons est différente.

Cette approche permettrait plutôt à la société d'assurer sa propre gestion. Nous proposons de donner un mandat spécifique à la société — qu'il s'agisse de l'environnement, de la concurrence avec la circulation automobile ou des régions éloignées —, puis de laisser la société assurer sa propre gestion comme le ferait n'importe quelle autre compagnie. Cela éliminerait d'abord et avant tout la nécessité, pour le gouvernement, d'accorder des subventions et, ensuite, dans les marchés où il y a de la concurrence, chose qui en préoccupe certains, la société serait sur un pied d'égalité avec les autres puisqu'elle ne recevrait pas de financement public. Voilà quel serait l'objectif de la loi habilitante, pas de décider à quel endroit il doit y avoir des gares, ni d'établir que le train doit passer à 9 h 5 au lieu de 9 h 25.

L'autre fausseté qui circule, c'est qu'une loi accorderait la priorité aux trains de passagers au détriment des trains de marchandises, comme c'est le cas aux États-Unis. C'est ce qui est inscrit dans la loi américaine, mais si vous parlez à mon collègue, le PDG d'Amtrak, il vous dira que cela n'a aucune valeur parce que les trains empruntent un même réseau. Cela n'a aucune importance qu'un train ait la priorité. Combien de temps faudra-t-il à un train de passagers qui roule à 100 milles à l'heure pour rattraper un train de marchandises se trouvant 200 milles plus loin et qui roule à 30 milles à l'heure? C'est une question rhétorique.

M. David Christopherson: C'est une bonne chose.

Des voix: Oh, oh!

M. Yves Desjardins-Siciliano: Qu'on parle d'Amtrak ou de VIA Rail, le train de passagers rejoindra l'autre trop vite et trop souvent. C'est la réalité. Accorder la priorité à des trains qui utilisent le même réseau est en quelque sorte un leurre. Ce n'est pas une solution.

M. David Christopherson: En effet, c'est une impasse et cela ne vous est pas utile.

Merci infiniment.

Le président: Je pense que nous allons devoir nous arrêter ici.

Oui, madame Mendès.

La vice-présidente (Mme Alexandra Mendès): J'ai une toute petite question.

Le président: Soyez très brève je vous prie.

[Français]

Mme Alexandra Mendès: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais faire un commentaire au sujet de Transports Canada.

Monsieur Desjardins-Siciliano, j'aimerais revenir au début de votre présentation. Quand il est question de vérifier la sécurité de tout le réseau ferroviaire, le rôle de Transports Canada n'est-il pas aussi de vous rassurer, en tant qu'utilisateur qui n'a pas de contrôle sur les voies ferrées en tant que telles, qu'il respecte les normes et que c'est sécuritaire?

Est-ce également le rôle de Transports Canada?

M. Yves Desjardins-Siciliano: Absolument.

Les inspections de sécurité sont habituellement faites conjointement avec des employés de Transports Canada. Si nous les faisons nous-mêmes et que nous trouvons des défauts, nous impliquons toujours Transports Canada. L'évaluation est toujours faite avec Transports Canada.

Mme Alexandra Mendès: En va-t-il de même avec le CN?

M. Yves Desjardins-Siciliano: En ce qui concerne le CN, Transports Canada s'en occupe sans nous. Nous n'avons pas de droit d'inspection à cet égard.

Mme Alexandra Mendès: Vous allez quand même obtenir un certificat de Transports Canada indiquant si c'est sécuritaire ou non.

M. Yves Desjardins-Siciliano: Transports Canada va permettre au CN d'opérer, mais nous ne sommes pas impliqués dans ces discussions.

Mme Alexandra Mendès: D'accord.

[Traduction]

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Je tiens à vous féliciter, monsieur Desjardins-Siciliano, pour les mêmes raisons que M. Christopherson, ainsi que les représentants du Bureau du vérificateur général, pour leur excellent travail. J'estime que cette réunion a été très informative.

Je pense que nous avons tous une meilleure compréhension du travail, des difficultés et des mesures que vous allez mettre en place pour améliorer la situation, ainsi que pour garantir la sécurité comme nous en avons parlé.

Merci infiniment de votre présence ici aujourd'hui. Si, plus tard, vous pensez subitement à quelque chose d'autre que vous auriez pu dire ou répondre à une question pour aider le Comité dans ses travaux, car nous allons produire un rapport à ce sujet, sachez que tout élément d'information supplémentaire sera fort apprécié. Vous pourriez en faire part à notre greffière.

Nous allons interrompre la séance pendant deux minutes pour permettre aux membres de remercier nos invités et donner le temps à ceux-ci de sortir. À notre retour, nous aborderons des sujets très importants concernant les travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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