



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 057

Le lundi 17 avril 2023

Président : M. John Williamson



Comité permanent des comptes publics

Le lundi 17 avril 2023

• (1100)

[Français]

Le président (M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC)): J'ouvre maintenant la séance.

Bienvenue à la 57^e réunion du Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes. Conformément à l'article 108(3)g du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui dans le cadre de son étude sur le rapport 1 de la vérificatrice générale, sur les transports accessibles aux personnes en situation de handicap, qui fait partie des rapports 1 à 4 de la vérificatrice générale du Canada de 2023.

[Traduction]

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Nous recevons Karen Hogan, vérificatrice générale, accompagnée de Milan Duvnjak, directeur principal, et de Susie Fortier, directrice, du Bureau du vérificateur général.

De plus, nous accueillons Nada Semaan, présidente et directrice générale de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

J'ai remarqué une petite erreur sur votre porte-nom, madame Semaan. J'en suis extrêmement désolé. Je m'excuse pour cette erreur.

De plus, nous accueillons Louise Alberelli, directrice générale, Programmes opérationnels, et Rhoda Boyd, directrice générale, Communications, également de l'administration canadienne.

Nous avons France Pégeot, présidente et première dirigeante, et Tom Oommen, directeur général, Direction générale de l'analyse et de la liaison, de l'Office des transports du Canada. Par vidéoconférence, nous recevons Marie-Claude Cardin, cheffe de la direction financière, et Catherine Langlois, conseillère principale, Accessibilité universelle, de VIA Rail Canada.

Avant de passer à nos témoins, je crois savoir, monsieur Genuis, que vous souhaitez nous présenter une motion.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Oui.

Le président: Voulez-vous que le greffier la lise pour vous ou voulez-vous en parler? Comment aimeriez-vous procéder?

M. Garnett Genuis: Je vais la lire aux fins du compte rendu. C'est bien. Merci, monsieur le président.

Il est important que, en tant que Comité, nous puissions aborder les questions urgentes du jour; c'est pourquoi je propose une motion dont j'ai fourni un avis, qui vise à faire toute la lumière sur les agissements malhonnêtes et les tentatives d'ingérence étrangère dans la Fondation Trudeau.

La motion est la suivante:

Que, étant donné que (i) en 2002, au moment de sa création, la Fondation Pierre-Elliott-Trudeau a reçu un paiement de 125 millions de dollars, aux frais des contribuables, octroyé par un ancien gouvernement libéral, (ii) la présidente-directrice générale et une majorité des membres du conseil d'administration de la Fondation ont démissionné récemment, (iii) il a été rapporté que la Fondation était incapable de rembourser un don considérable reçu d'un riche bienfaiteur ayant des liens avec le régime communiste de Beijing parce que la véritable identité du donateur n'est pas connue, (iv) le Service canadien du renseignement de sécurité a mis au jour un complot du régime communiste de Beijing consistant à faire un don à la Fondation, (v) les médias ont rapporté que certains administrateurs de la Fondation avaient envisagé de faire appel à la vérificatrice générale, le Comité entreprenne une étude sur la Fondation Pierre-Elliott-Trudeau, sa gouvernance et son financement, ainsi que sur la gestion de sa dotation financée par les contribuables, sous réserve que le Comité entende les témoignages de a) Morris Rosenberg, ancien président-directeur général de la Fondation Pierre-Elliott[1]Trudeau, b) Pascale Fournier, ancienne présidente-directrice générale de la Fondation Pierre-Elliott[1]Trudeau, c) la vérificatrice générale du Canada, d) la ministre du Revenu national, e) le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, f) Bob Hamilton, commissaire et premier dirigeant de l'Agence du revenu du Canada, g) Sharmila Khare, directrice générale de la Direction des organismes de bienfaisance de l'Agence du revenu du Canada, (h) tout autre témoin jugé nécessaire par le Comité.

Monsieur le président, comme vous le savez, les conservateurs ont travaillé d'arrache-pied pour aller au fond du grave problème de l'ingérence du PCC dans la démocratie canadienne. Il devient évident que, dès le départ, le régime de Xi Jinping a déployé des efforts concertés pour manipuler et façonner l'orientation du gouvernement libéral, et que ces efforts visaient Justin Trudeau avant même qu'il n'occupe ses fonctions. Dans certains cas, ces efforts ont été repoussés par la cible visée, mais dans ce cas-ci, il devient évident que le premier ministre et les gens qui l'entourent étaient au courant de cette tentative d'ingérence et l'ont acceptée, parce qu'ils en ont profité. Ils en ont profité sous forme de dollars pour une fondation familiale et sous forme de soutien électoral.

Il s'agit d'un enjeu pressant, parce que les Canadiens et leurs représentants de ce côté-ci de la Chambre s'inquiètent profondément des menaces à la souveraineté canadienne et de la réalité que des acteurs étrangers hostiles ayant des intérêts contraires à ceux du Canada essaient de capturer nos dirigeants et de subvertir nos institutions.

En réponse à ces préoccupations pressantes concernant l'ingérence d'États étrangers et les menaces à notre sécurité nationale et notre souveraineté, les libéraux ont désespérément tenté d'enterrer l'histoire. Eux et leurs mandataires ont attaqué des journalistes, attaqué le SCRS, attaqué l'opposition, bloqué des études en faisant de l'obstruction systématique prolongée au sein de divers comités et refusé de répondre à des questions élémentaires lors de leurs comparutions devant les comités.

Les conservateurs continuent de réclamer, comme ils le font depuis le début, une enquête publique complète sur l'ingérence étrangère, dirigée par une personne réellement indépendante du gouvernement et des organisations concernées par ce scandale. Ma motion d'aujourd'hui porte donc sur le rôle de la Fondation Trudeau dans les tentatives d'ingérence du PCC dans la démocratie canadienne.

Le rôle de la Fondation Trudeau dans ce scandale est particulièrement important. Dès l'entrée en fonction d'un premier ministre portant également le nom de Trudeau, les dons étrangers à la fondation ont monté en flèche. Il n'est pas nécessaire d'être un chercheur de la Fondation Trudeau pour comprendre qu'il y avait une certaine relation, du moins dans l'esprit de ces donateurs étrangers, entre la fondation et le premier ministre, de sorte qu'ils avaient après 2015 une raison de faire un don à la fondation qu'ils n'avaient pas avant 2015.

Encore une fois, il n'est pas nécessaire d'être un génie pour comprendre cela.

En fait, le *Devoir* rapportait récemment que la Fondation Trudeau avait commencé à solliciter activement ces dons étrangers. Encore une fois, ils ne pouvaient pas ne pas être au courant des répercussions liées au fait d'avoir un premier ministre Trudeau et de solliciter l'argent de donateurs étrangers à cette fondation familiale qui voulaient aussi avoir une influence sur l'orientation du gouvernement canadien.

C'était assez évident, et, en fait, cela a fait l'objet de questions répétées de la part de notre parti durant la période de questions dans les premiers jours qui ont suivi 2015. Ces questions ont été balayées du revers de la main par les libéraux de l'époque, qui ont continué de louer et de défendre la Fondation Trudeau.

Depuis ce moment, toutefois, la direction de la Fondation Trudeau a fait l'objet d'un examen plus approfondi, a promis de restituer un don à un initié du PCC, a prétendu qu'elle avait retourné le don, n'a pas retourné le don, puis a démissionné en bloc. Ces événements ont donné lieu à de nombreuses fanfaronnades de la part des libéraux de haut rang, des libéraux qui veulent reprocher aux médias et aux conservateurs les problèmes de la Fondation Trudeau et du gouvernement Trudeau.

En réponse à une partie de cette désinformation, il est important de rétablir les faits concernant la Fondation Trudeau aux fins du compte rendu. La Fondation Trudeau n'est pas un organisme de bienfaisance ordinaire. Elle est définie par la loi comme une institution gouvernementale. La Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels définissent la Fondation Trudeau comme une institution gouvernementale. En fait, la politique sur la protection des renseignements personnels de la Fondation Trudeau l'indique sur son site Web. La Loi fédérale sur la responsabilité désigne également la Fondation Trudeau et habilite le vérificateur général à suivre l'utilisation des fonds qu'elle dépense.

• (1105)

Il est toutefois important de noter que la Fondation Trudeau n'a pas été créée directement par le gouvernement. Elle a été créée en tant que fondation familiale, avec une position privilégiée dans la gouvernance accordée aux membres de la famille Trudeau, y compris le premier ministre actuel. Il s'agissait d'une fondation familiale qui a ensuite été transformée en institution gouvernementale grâce à l'injection de 125 millions de dollars de l'argent des contribuables.

Peu importe le bien-fondé de son travail, il s'agit d'une structure de gouvernance extrêmement étrange pour n'importe quelle organisation. Vous avez une fondation familiale qui est un organisme de bienfaisance enregistré, mais qui présente également de nombreuses caractéristiques d'une société d'État, dans la mesure où elle a été fortement subventionnée et où elle est définie en tant qu'institution gouvernementale dans diverses lois. En fait, elle jouit de la liberté d'un organisme de bienfaisance privé tout en profitant du nom du premier ministre et de l'argent des contribuables, même pendant que les membres de sa famille continuent de façonner son avenir.

Les libéraux ont prétendu que ce Frankenstein bénéficiait d'un soutien bipartite, mais cela ne semble pas être le cas, d'après mon examen du Hansard. John Williams, un ancien président de notre comité, a dit à la Chambre le 19 mars 2002, lorsqu'on discutait des crédits de la Fondation Trudeau: « Monsieur le président, la présidente du Conseil du Trésor pourrait-elle confirmer que le projet de loi est libellé comme doit l'être un projet de loi de crédits et que le don de 125 millions de dollars à la fondation Pierre Trudeau, auquel s'oppose l'opposition, est conforme à la loi? »

En ce qui concerne particulièrement la structure de gouvernance, la gouvernance de la Fondation Trudeau est confiée à l'assemblée des membres, qui, à son tour, sélectionne le conseil d'administration. Ce sont des faits clairs, et vous les trouverez à la page 53 du dernier rapport annuel de la fondation. La fondation compte 30 membres. Six sièges sur 30 sont réservés aux membres nommés par le ministre de l'Industrie, et trois sont réservés aux « liquidateurs de la succession du regretté très honorable Pierre Elliot Trudeau », c'est-à-dire les membres de la famille Trudeau ou les personnes nommées par la famille. Neuf des 30 sièges de ceux qui contrôlent cette organisation sont choisis par le gouvernement Trudeau ou la famille Trudeau.

Sacha Trudeau et Justin Trudeau sont tous deux membres de la fondation. Le premier ministre se définit comme un « membre inactif », même s'il reste membre de la fondation avec, apparemment, les pouvoirs et les privilèges qui y sont associés. Cette relation est d'autant plus curieuse qu'un premier ministre en exercice reste membre d'une fondation, tout comme son frère et jusqu'à six membres directement nommés par son gouvernement, ainsi que David Johnston, qui est apparemment chargé d'enquêter sur tout ce gâchis. Il est un peu étrange qu'il prétende ne pas participer, étant donné qu'il est toujours membre de la fondation.

Les membres de la Fondation Trudeau sélectionnent ceux qui feront partie du conseil d'administration de la Fondation Trudeau — jusqu'à 18 administrateurs — deux sièges étant réservés aux représentants nommés par le ministre de l'Industrie et deux autres aux membres ou représentants de la famille Trudeau. Au moment de la publication du dernier rapport annuel, Sarah Coyne, la demi-sœur du premier ministre, faisait partie des représentants de la famille au conseil d'administration. La Fondation Trudeau comptait donc le premier ministre parmi ses 30 membres, même s'il se définit comme inactif, un autre membre de la fratrie comme membre soi-disant actif, et un autre membre de la fratrie en tant que membre du conseil d'administration. Environ le tiers des sièges des membres et le tiers des sièges des administrateurs sont réservés aux personnes nommées par le gouvernement Trudeau ou la famille Trudeau.

Quelle que soit la participation continue du premier ministre à la Fondation Trudeau, le PCC n'a pas commis d'erreur en estimant que cette fondation familiale lui tient à cœur. C'est ce qu'a déclaré Allan Rock lorsqu'il a annoncé l'injection massive de fonds par le gouvernement libéral dans la Fondation Trudeau en 2002. Il a déclaré ceci: « Deux personnes méritent une mention toute particulière. Sans l'énergie, la vision et l'idéalisme de Sacha et de Justin Trudeau et, disons-le, sans la fameuse opiniâtreté de leur père, il n'aurait tout simplement pas été possible de faire cette annonce aujourd'hui. »

Les libéraux comme Allan Rock savent que la Fondation Trudeau est chère au cœur du premier ministre et qu'elle est soumise à son influence potentielle. Cette réalité est évidente, même après un examen superficiel des documents directeurs de la Fondation Trudeau. Aujourd'hui, des libéraux comme Allan Rock se plaignent que nous ne devrions pas critiquer un organisme de bienfaisance, mais ils induisent les gens en erreur, et ils le savent.

Les institutions gouvernementales comme la Fondation Trudeau devraient être tenues responsables par les comités parlementaires. La Fondation Trudeau a été soutenue par Allan Rock et d'autres pour pouvoir utiliser l'argent des contribuables et a été créée pour être soumise à l'influence constante de l'establishment libéral et de la famille Trudeau.

Quand il est dit dans la Bible qu'il fallait poser les fondations d'une maison sur le roc, il n'était certainement pas question d'Allan Rock. Malheureusement, la gouvernance de cette fondation ne repose sur rien de solide: elle a été édifée sur les sables mouvants de la politique et des préférences de la famille Trudeau.

La famille Trudeau a, à juste titre, fait l'objet de critiques importantes parce qu'elle a encaissé des chèques d'entités étrangères qui tentaient clairement d'utiliser ces dons pour obtenir des faveurs du gouvernement du Canada. Il semble maintenant qu'elle a sollicité ces dons auprès de sources étrangères. En outre, il est désormais très clair que la Fondation Trudeau a menti aux Canadiens au sujet de sa décision de restituer un don.

• (1110)

Le 1^{er} mars, la Fondation Trudeau a publié une déclaration comprenant ce qui suit:

La Fondation Pierre Elliott Trudeau a appris au cours des derniers jours par le biais des médias qu'il y avait potentiellement un lien entre le gouvernement chinois et une promesse de don de 200 000 \$ faite à la Fondation en 2016.

Elle poursuit ainsi:

À la lumière de ces allégations récentes, la Fondation a procédé au remboursement du montant intégral du don reçu directement au donateur.

Le 1^{er} mars, l'affirmation a été faite — au passé — et indiquait que « la Fondation a procédé au remboursement du montant intégral du don reçu directement au donateur ». Il n'a pas été dit qu'elle envisageait, prévoyait ou avait l'intention de le faire. Elle indiquait: « La Fondation a procédé au remboursement... » C'est un mensonge. La déclaration ne disait pas qu'elle avait l'intention de le faire. Elle disait qu'elle l'avait fait, mais elle ne l'avait pas fait. Ce manquement a contribué à la crise de gouvernance que nous connaissons depuis lors au sein de la Fondation Trudeau. Ce gouvernement et cette institution de la famille Trudeau ont fait l'objet d'une campagne soutenue d'ingérence étrangère. Ils ont accepté l'argent et ensuite menti sur la date à laquelle ils allaient le rendre.

La Fondation Trudeau a maintenant demandé à la vérificatrice générale d'enquêter, et nous avons besoin d'une enquête approfondie

du comité de vérification de la Chambre des communes pour savoir où est allé l'argent et quels problèmes de gouvernance au sein de cette institution gouvernementale nous ont menés là où nous en sommes.

C'est pourquoi nous avons présenté cette motion. Il est tout à fait dans le mandat du Comité, responsable de la fonction de vérification du Parlement, d'étudier cette question, de comprendre quels processus de vérification ont été utilisés et pourraient l'être, et d'examiner la possibilité d'une vérification de l'ARC et d'un examen par la vérificatrice générale — des choses que nous appuyons bien sûr — ainsi que d'une enquête publique entièrement indépendante sur ce gâchis.

Ce gouvernement a chargé deux personnes différentes d'enquêter sur la question de l'ingérence étrangère: Morris Rosenberg et David Johnston, tous deux de la Fondation Trudeau. Des libéraux ne devraient pas enquêter sur les libéraux, et les membres et administrateurs de la Fondation Trudeau ne devraient pas enquêter sur la Fondation Trudeau.

En toute honnêteté, monsieur le président, ce gouvernement se comporte parfois comme si le pays ne comptait qu'une douzaine de familles. Il continue de recycler les mêmes personnes, qui font partie de mêmes cercles d'initiés de l'élite laurentienne bien connectée, de mêmes familles apparentées, qui les ont servis dans le passé; les membres de la Fondation Trudeau qui enquêtent sur l'ingérence étrangère, la sœur de Dominic LeBlanc qui occupe le poste de commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique... Je pourrais continuer.

Dans notre vaste pays de près de 40 millions d'habitants, où les immigrants viennent de tous les coins du monde, ils continuent tout de même à recycler les mêmes initiés issus des mêmes familles proches. Ce gouvernement libéral est un gouvernement qui est là pour ses amis, pour les initiés du monde des affaires qui travaillent pour McKinsey et qui font du bénévolat à la Fondation Trudeau. Si vous êtes né ou que vous êtes marié à un membre de l'une des 30 ou 40 familles qui tiennent les cartes, pas de problème: vous obtenez les contrats gouvernementaux, les dons étrangers, la couverture éthique; tout ce que vous recherchez. Cependant, nous vivons dans un grand pays. Agissons en conséquence. Mettons en place une surveillance parlementaire adéquate. Faisons appel à des acteurs véritablement indépendants pour aller au fond de ce gâchis éthique et de cette corruption qui mine la confiance envers nos institutions.

Les conservateurs n'auraient jamais l'idée d'essayer une telle chose. Pouvez-vous imaginer que les conservateurs créent une fondation Stephen Harper, qu'ils placent tous les héritiers de Stephen Harper à des postes de direction au sein de l'organisation et qu'ils injectent 125 millions de dollars provenant des contribuables dans cette fondation? Pouvez-vous imaginer à quel point les libéraux perdraient la tête devant un tel arrangement? Les conservateurs ne feraient jamais une telle chose, parce que nous parlons au nom des gens ordinaires.

Les libéraux comme Allan Rock, Gerry Butts et Justin Trudeau ne veulent pas que les personnes et les institutions puissantes soient tenues responsables. Leurs observations le montrent clairement, mais les conservateurs continueront à donner l'heure juste aux personnes au pouvoir, au nom des gens ordinaires, et nous espérons que les autres partis d'opposition nous soutiendront en adoptant cette motion et en nous aidant à aller au fond de ce gâchis.

Je vous remercie.

• (1115)

Le président: Merci, monsieur Genuis.

Y a-t-il d'autres observations au sujet de la motion présentée au Comité par M. Genuis?

Nous avons M. McCauley, mais permettez-moi de dire à nos témoins que je n'ai pas l'intention de vous garder ici plus longtemps qu'il n'est absolument nécessaire si cela continue. Je ne sais tout simplement pas comment les choses vont se dérouler. J'apprécie votre patience et je vous remercie à l'avance. Je vais devoir vous demander de rester assis pendant un certain temps, mais si la situation évolue dans un sens ou dans l'autre, je vous le ferai savoir.

Monsieur McCauley, vous avez la parole.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Merci. J'aimerais simplement proposer quelques petits amendements à la motion originale. Je fournirai mes notes écrites pour faciliter les choses.

En ce qui concerne le point v) et la première partie de la phrase, au lieu de « les médias ont rapporté que... », remplacer le segment par « la Fondation a écrit à la vérificatrice générale pour enquêter sur les dons d'un riche particulier lié au régime du Parti communiste chinois », puis modifier simplement le point h) en remplaçant « tout autre témoin jugé nécessaire par le Comité » par « Edward Johnson, Bruce McNiven et Peter Sahlas, du conseil d'administration de la Fondation Pierre Elliott Trudeau », puis en ajoutant « i) d'autres témoins jugés nécessaires par le Comité ».

Le président: Je vous remercie. Si vous envoyez ces documents au greffier, nous les examinerons dans quelques minutes.

Monsieur Desjarlais, vous avez la parole.

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier mon collègue d'avoir présenté cette motion. Je pense que c'est une motion importante et qu'elle représente ce que de nombreux Canadiens attendent de notre comité, et je pense donc que c'est une motion importante que les membres du Comité devraient prendre au sérieux.

Les parties de la motion avec lesquelles je ne suis pas nécessairement d'accord sont liées à l'objectif de la motion. Je crois savoir que le Bureau du vérificateur général a reçu une demande de vérification de la Fondation Trudeau, et qu'elle est donc d'accord avec le député dans ce cas pour dire qu'il faut procéder à une vérification. Je suis d'accord avec les deux points de vue. Mon objectif — et, je pense, l'objectif du Comité — est de trouver le meilleur moyen de rendre compte de ce qui s'est passé ici, et je pense que la personne la mieux placée pour le faire est la vérificatrice générale. Le député a fait remarquer que l'élément le plus important de cette affaire serait une enquête indépendante et que celle-ci devrait être menée par des bureaux indépendants, et je suis d'accord. Le Bureau du vérificateur général est un bureau indépendant et un agent du Parlement indépendant. Il pourrait et devrait enquêter sur cette question pour éclairer la perception des Canadiens, parce que, bien sûr, le conflit existe.

Cependant, je ne pense pas que les membres du Comité devraient amorcer une étude qui nécessiterait la participation d'un grand nombre d'entre eux, alors même que la vérificatrice générale dispose des outils et de la capacité nécessaires pour effectuer le travail. Nous avons beaucoup de choses à faire au Comité, et je pense que l'idéal pour le Comité, et pour la motion serait, que tous les parle-

mentaires ici présents trouvent un moyen de parvenir à un consensus pour que la vérificatrice générale mène cette enquête. C'est ce que je souhaite. Je pense cependant que de nombreux aspects de la motion ne sont pas nécessaires si nous essayons de trouver un moyen de responsabiliser la partie indépendante de ce projet.

Je suggère que nous trouvions un moyen de créer soit un amendement, soit un processus qui clarifierait la volonté du Comité de, premièrement, voir la vérificatrice générale mener une enquête, deuxièmement, de le faire d'une manière transparente et indépendante et troisièmement, de revenir à ce rapport, car nous étudions toujours les rapports de la vérificatrice générale. J'attendrais le rapport de la vérificatrice générale afin que nous puissions mener cette enquête correctement et conformément aux objectifs du Comité.

Je demanderais à mes collègues du Comité ce qu'ils pensent de ce processus et s'ils sont d'accord pour garantir que cet amendement soit plus conforme aux objectifs du Comité, qui est de veiller à ce que le travail de la vérificatrice générale — dans ce cas, le travail de vérification de la Fondation Pierre Elliott Trudeau — soit mené à bien. Cependant, je ne pense pas que cela exige que les membres du Comité convoquent des témoins avant que la vérification ne soit terminée.

• (1120)

Le président: Je vous remercie. Je vais suspendre la séance pendant quelques secondes pour consulter le greffier.

Attendez une seconde. Je vois plusieurs mains levées. Y a-t-il un accord de ce côté-ci?

Un député: Voulez-vous dire que vous suspendez la réunion? Bien sûr.

Le président: Oui, mais pour ce qui est de l'ordre de parole, je ne peux pas...

Attendez une seconde, s'il vous plaît.

• (1120)

(Pause)

• (1120)

Le président: Mesdames et messieurs les membres du Comité, il semble que nous soyons maintenant saisis de la motion. Il y a également un amendement à la motion et, semble-t-il, certaines observations de la part de M. Desjarlais.

Je vais donner la parole à M. Fragiskatos, puis je reviendrai très rapidement aux témoins.

Monsieur Fragiskatos, vous avez la parole. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du Comité.

Nous appuyons les propos de M. Desjarlais. Nous voulons que le Comité reste concentré sur son important travail. Les questions qui ont été soulevées sont certainement importantes, mais le plan d'action qu'il propose, je pense, offre une avenue qui est certainement conforme à nos obligations en tant que parlementaires.

Si je comprends bien la procédure, monsieur le président, je pense que nous avons besoin d'une nouvelle motion pour donner vie à ce que M. Desjarlais a dit, et pour y arriver, je suggère que nous ajournions le débat sur la motion de M. Genuis et que nous votions à ce sujet.

• (1125)

Le président: Je suis ouvert à cela, monsieur Fragiskatos.

Pourrais-je entendre les observations de M. Genuis à ce sujet?

Attendez une seconde.

Allez-y, monsieur Fragiskatos, et ensuite je clarifierai le raisonnement...

M. Peter Fragiskatos: Je propose d'ajourner le débat sur la motion de M. Genuis.

M. Garnett Genuis: Je suis désolé, mais il n'avait pas la parole quand il l'a proposé.

Le président: C'est vrai, oui. Nous en sommes à l'amendement de M. McCauley à la motion de M. Genuis, et je crois comprendre que si nous voulons le modifier comme vous le suggérez, il faudra le consentement unanime, et c'est pourquoi je veux voir s'il y a un accord de ce côté-ci.

M. Peter Fragiskatos: Je pense que nous pouvons passer directement au vote. C'est ce que j'ai compris.

M. Garnett Genuis: J'invoque le Règlement, monsieur le président; un député qui a la parole peut proposer une motion d'ajournement du débat. Cependant, M. Fragiskatos avait terminé. Vous avez dit que vous alliez vous adresser à moi, puis vous avez consulté le greffier, alors...

Un député: [*Inaudible*]

Le président: Très bien. Je vais d'abord entendre M. Genuis.

M. Garnett Genuis: Lorsque M. Fragiskatos a la parole, il a raison, il peut présenter une motion d'ajournement du débat à ce moment-là.

M. Peter Fragiskatos: J'invoque le Règlement.

M. Garnett Genuis: Laissez-moi présenter mes observations, puis vous aurez la parole.

Le président: Laissez-le présenter ses observations, et je reviendrai à vous.

M. Garnett Genuis: Je voudrais juste dire que je pense que nous parlons de deux choses différentes. Nous parlons du fait qu'on a demandé à la vérificatrice générale d'examiner la question alors que nous parlons de ce...

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président, lorsqu'un député présente une motion dilatoire, il ne devrait pas y avoir de temps pour le débat.

M. Garnett Genuis: Nous ne débattons pas d'une motion dilatoire. Il n'avait pas la parole, monsieur Sidhu. Merci de votre attention.

M. Peter Fragiskatos: J'invoque le Règlement...

Le président: Monsieur Fragiskatos, je suis revenu à vous par courtoisie. J'aimerais entendre M. Genuis, et ensuite je reviendrai à vous, et vous pourrez procéder très rapidement, d'accord?

Allez-y, monsieur Genuis.

M. Garnett Genuis: Nous parlons de deux choses différentes. Nous parlons du fait que le Comité effectue une étude, et nous parlons de demander à la vérificatrice générale d'effectuer une vérification de la Fondation Trudeau.

Maintenant, nous sommes en faveur de réaliser ces deux choses. Nous pensons que le rôle de la vérificatrice générale au moment

d'entreprendre ces démarches est très important. Malheureusement, le bureau du vérificateur général, à nos yeux, n'a pas les ressources suffisantes. Il a été demandé à la vérificatrice générale d'étudier de nombreuses questions, et il y a urgence de s'attaquer à cette question maintenant. Nous sommes favorables à l'adoption de cette motion, ainsi qu'à l'adoption d'une motion distincte.

En ce qui concerne l'idée d'une motion visant à demander à la vérificatrice générale d'effectuer cette enquête, je crois que cela serait une motion distincte. Nous voterions en faveur de cette motion.

Toutefois, ce que nous demandons aujourd'hui, c'est que le Comité mène une étude de toute urgence, dans un délai qui permettrait au public d'avoir un certain degré de satisfaction par rapport à ce qui se passe. C'est pourquoi nous jugeons important d'adopter cette motion ainsi que d'examiner la motion distincte.

Le président: Je vous remercie, monsieur Genuis.

Allez-y, monsieur Fragiskatos.

M. Peter Fragiskatos: Je propose d'ajourner le débat sur la motion de M. Genuis.

Le président: Monsieur le greffier, pourriez-vous mettre la question aux voix, s'il vous plaît?

(La motion est adoptée par 6 voix contre 4.)

Le président: Merci. Je vais mettre cela de côté pour l'instant. Je suis sûr que les députés reviendront...

Monsieur Genuis, je vais passer à une autre question. Le débat est clos pour l'instant. Vous avez tout le loisir de soumettre la question à un autre comité.

Encore une fois, je m'excuse aux témoins, mais j'aimerais informer les membres du Comité des contrats COVID-19. Il s'agit d'une question administrative qui nous est présentée.

Le Comité a reçu de la part de Services publics et Approvisionnement Canada deux des sept contrats le jeudi 13 avril 2023. Ils provenaient de Johnson & Johnson et de Medicago.

Nous avons reçu une correspondance — vous l'avez tous reçue — de la part du sous-ministre adjoint des politiques, de la planification et des communications au nom de Services publics et Approvisionnement Canada le jeudi 13 avril. Cette correspondance a été distribuée aux membres le vendredi 14 avril.

Je ne vais pas la résumer... En fait, oui, je vais le faire. Le résumé est le suivant:

Au nom de Services publics et Approvisionnement Canada... au sujet de la motion du Comité du 23 mars... motion visant à demander l'accès aux contrats conclus entre le gouvernement du Canada et les fabricants de vaccins COVID-19.

Selon les mesures prises par le Comité, dans le cadre de sa motion, visant à limiter la divulgation publique et à préserver la confidentialité des renseignements, SPAC, à la suite de consultations menées avec deux entreprises, fournit [a] première tranche...

Je ne fais que résumer la lettre.

La lettre fait référence au fait que nous avons pris des mesures pour garder ces documents confidentiels et que le ministère devrait, nous l'espérons — il n'y a aucune garantie —, s'efforcer de livrer le reste des contrats cette semaine: « une deuxième et dernière tranche de documents en réponse à la motion ».

En tant que président, j'ai renvoyé une lettre à SPAC, demandant que les documents soient fournis sans plus attendre. Cela a été fait le vendredi 14 avril.

Je souhaite simplement soulever cette question. Nous ne procéderons pas à un vote à cet égard, parce que cela nécessiterait une motion, mais je veux prendre le pouls du Comité à ce sujet.

Je vais demander d'abord à Mme Sinclair-Desgagné, la députée qui parraine la motion, d'en parler. Ensuite, je m'adresserai aux autres s'ils ont des commentaires, et nous pourrions poursuivre, puisque je suis certain qu'une motion sera présentée pour jeudi.

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez la parole, je vous en prie.

• (1130)

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Merci, monsieur le président.

C'est une question extrêmement importante. Je suis franchement outrée du manque de collaboration de Services publics et Approvisionnement Canada concernant une motion adoptée à l'unanimité par le Comité permanent des comptes publics. Il est scandaleux qu'après le délai imposé de 15 jours, le ministère, dont les bureaux sont à côté d'ici, ne nous ait fait parvenir que deux des sept contrats.

Ce n'est pas normal. Nous sommes censés être dans une démocratie. C'est au gouvernement de le montrer. Je demande donc aux députés d'en face de rappeler au ministère la motion, en faveur de laquelle ils ont voté, et de s'assurer que le Comité est respecté afin que nous puissions faire notre travail. Si nous devons en faire le combat d'une génération, qu'il en soit ainsi. La transparence et la reddition de comptes sont importantes, et nous allons nous battre jusqu'au bout pour obtenir ces contrats et simplement faire notre travail.

J'appelle tous mes collègues ici à faire pression pour obtenir copie de ces contrats, au sujet desquels le ministère est déjà en retard. Normalement, on retire des points quand on est en retard, tous les professeurs le savent. Il sera un peu plus difficile d'avoir un débat serein si la collaboration est déjà problématique. Faisons donc en sorte que ces contrats nous soient enfin envoyés, afin que nous puissions les regarder la semaine prochaine comme prévu. Ce sera très important.

Je rappelle à Services publics et Approvisionnement Canada qu'il a encore quelques jours pour fournir les contrats, comme le prévoit la motion qui a été adoptée à l'unanimité par le Comité permanent des comptes publics.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Genuis, vous avez la parole, s'il vous plaît.

[Français]

M. Garnett Genuis: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je suis complètement en accord avec ma collègue du Bloc. Le Comité a tenté d'obtenir les contrats relatifs aux vaccins sous une forme non expurgée afin que nous puissions comprendre ce qui figurait dans ces contrats et quels genres d'ententes ont été conclues

entre le gouvernement et les fabricants de vaccins. Le gouvernement ne voulait pas que ces contrats soient divulgués.

Nous avons accepté d'entendre les fabricants de vaccins. Nous avons tenté d'obtenir d'eux une explication concernant ce qu'ils voulaient exactement cacher aux députés dans ces contrats. Ils n'ont donné aucune explication crédible quant à ce qu'ils voulaient cacher. À la suite de ce témoignage, le Comité a adopté à l'unanimité une motion ordonnant la production de ces documents non expurgés dans un certain délai.

Nous leur avons fixé un délai raisonnable pour transmettre ces documents, mais il est clair que le gouvernement savait que cela arriverait. Il a eu beaucoup de temps pour se préparer et remettre ces documents. Ce sont des documents qu'il a. Le gouvernement les a fournis sous une forme expurgée, mais nous avons besoin de les obtenir sous une forme non expurgée. Nous attendons toujours.

Encore une fois, la question se pose: quel est le contenu de ces contrats que le gouvernement tient désespérément à cacher aux 10 députés qui examineront ces contrats à huis clos? Le Comité a ordonné à l'unanimité la production de ces documents. C'est aberrant que le gouvernement tente toujours de les cacher. Nous avons besoin de ces contrats immédiatement, et je suis d'avis que le Comité devrait préparer les étapes nécessaires afin que nous puissions aller de l'avant ce jeudi à cet égard. J'espère qu'il y a un consensus pour faire cela.

• (1135)

Le président: Je vous remercie.

Nous n'avons pas besoin d'un consensus aujourd'hui.

Madame Yip, vous avez la parole.

Mme Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.): Le ministère travaille aussi fort qu'il le peut pour obtenir ces lettres. La lettre dit également que les documents arriveront cette semaine.

Le président: Je vous remercie, madame Yip.

Monsieur McCauley, vous avez un commentaire. Je vous demanderais d'être bref. Allez-y.

M. Kelly McCauley: Je serai très bref.

Nous avons exactement le même problème au sein du comité des opérations gouvernementales avec une motion très directe du comité dont le gouvernement a fait fi à plusieurs occasions, malgré des demandes de plus en plus pressantes. Le gouvernement actuel en fait une habitude. Je crois que nous devons nous affirmer et faire valoir la suprématie du Parlement, et non plier devant la suprématie des bureaucrates par rapport au Comité et au Parlement.

Merci.

Le président: Nous pouvons entendre les députés, ou je peux terminer maintenant si vous le souhaitez.

Madame Yip, vous souhaitez faire un commentaire.

Mme Jean Yip: J'aimerais aussi préciser que deux de ces journées étaient des jours fériés.

Le président: Je cède la parole à M. Desjarlais.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je crois que la rapidité de production de ces documents est un élément très important du fonctionnement du Comité. Il ne s'agit pas de faire honte au gouvernement ou aux bureaucrates qui sont responsables, mais il s'agit d'une préoccupation qui devrait faire l'objet d'un suivi selon moi.

À tout le moins, je pense que le Comité devrait signaler son mécontentement par lettre au moins, monsieur le président, si vous êtes disposé à trouver un moyen d'exprimer notre mécontentement à cet égard, parce que nos travaux sont retardés. S'il s'agit d'une question de temps, s'il s'agit d'une erreur innocente ou d'un manque de temps, c'est bien aussi, mais nous attendons une réponse. Il me paraît tout à fait approprié que le Comité reçoive une réponse par écrit de la part des responsables, afin que nous puissions mieux comprendre la raison de ce délai et afin que nous ne jugions pas les raisons pour lesquelles nous pensons que les documents ne nous ont pas encore été soumis.

J'estime qu'une réponse du ministère s'impose, car comme l'a mentionné M. McCauley, cela devient une habitude au sein des autres comités également, et cela concerne les devoirs et les opérations du Parlement.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez la parole.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Pour répondre à Mme Yip, il y a peut-être eu deux jours de congé, mais les documents devaient nous parvenir le 7 avril. Or, nous sommes le 17 avril. Un petit calcul rapide suffit pour se rendre compte qu'ils sont très en retard.

Vous pouvez toujours demander à vos adjoints combien de temps il faut pour envoyer des documents. Toutefois, deux semaines, c'est quand même un peu long comme délai.

Pour le moment, les documents attendus sont très en retard. Les personnes censées les envoyer savent très bien ce qu'elles font. S'agit-il d'une nouvelle tentative de nous empêcher de faire notre travail? Nous le verrons.

Si les documents nous parviennent en bonne et due forme cette semaine, ce sera parfait et nous n'en reparlerons plus. Toutefois, si la situation devait malheureusement perdurer et que nous ne pouvions pas étudier les documents comme prévu la semaine prochaine, je pense qu'il y aurait de sérieux problèmes à régler.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Nous allons conclure, si vous me le permettez, ou je vais vous laisser la parole.

Mme Jean Yip: Je suis très brève, comme vous le savez.

Vos commentaires, madame Sinclair-Desgagné, sont notés, et, comme la lettre le mentionne, les documents arriveront cette semaine. Je crois que vous avez dit avant la fin de cette semaine. Nous verrons, et ensuite nous pourrions progresser, mais je crois que le fait d'envoyer une lettre ou d'adresser les demandes plus pressantes n'est pas justifié à ce stade-ci, parce que la lettre dit que les documents arriveront cette semaine.

Le président: Je suis d'accord avec l'essentiel de ce qu'a dit Mme Yip.

En fait, monsieur Desjarlais, j'ai effectivement envoyé une lettre vendredi, rappelant au ministère que le Comité prend la motion très au sérieux et lui demandant de fournir d'urgence des documents cette semaine.

Je vais simplement vous rappeler à tous...

M. Blake Desjarlais: À ce sujet, monsieur le président...

Le président: Par courtoisie, je vais vous laisser procéder, mais soyez bref, s'il vous plaît.

M. Blake Desjarlais: Merci, monsieur le président de votre bienveillance.

Le président: Il s'agit de courtoisie. Nous ne sommes pas à ce niveau pour l'instant.

M. Blake Desjarlais: Je veux simplement vous remercier de la lettre. Je crois, néanmoins, que si les documents ne sont pas produits d'ici la fin de la semaine, nous devrions veiller à ce que nous les informions que cette question sera examinée par la Chambre.

Le président: D'accord... vous allez tous en quelque sorte dans le même sens que moi et dites ce que j'allais dire. Je vais m'arrêter là.

Le Comité est invité à reprendre la discussion ce jeudi ou dans une semaine à partir de lundi.

Mesdames et messieurs, je vais vous laisser décider entre vous. Je suis à votre service. Il y aura trois options pour le Comité à examiner ce jeudi ou lundi. Il s'agit, premièrement, d'accepter le raisonnement du ministère — du gouvernement —, deuxièmement, de tenter de trouver un compromis acceptable — et je ne parlerai pas de ce qui, selon moi serait un compromis pour les députés —, et troisièmement, de rejeter les motifs invoqués par le ministère s'il ne produit pas le document et ensuite d'envisager de renvoyer la question à la Chambre des communes.

Il s'agit des options que nous aurons. Je crois que nous devrions les envisager à un autre moment.

Monsieur Genuis, j'aimerais vraiment entendre les témoins, alors, par courtoisie, soyez très rapide. Je ne permettrai pas un discours à ce sujet parce que...

• (1140)

M. Garnett Genuis: Bien. Je serai bref.

J'aimerais simplement clarifier quelque chose, peut-être avec le greffier. Si je comprends bien, il existe un délai pour la préparation de ce rapport destiné à la Chambre, alors je crois que nous devrions nous assurer que le rapport est prêt, de sorte que si nous décidons...

Le président: Je vais travailler là-dessus en coulisse, mais je m'en remets à vous tous pour fixer le délai. J'entends jeudi et j'entends lundi, alors je vous reviendrai là-dessus et j'aimerais savoir ce qu'il en est, parce que je ne veux pas déranger les témoins qui viendront jeudi. Si je peux leur donner un préavis, je le ferai, mais si nous pouvons aller de l'avant avec les affaires du Comité, nous le ferons.

Je vais tenter de jongler avec toutes ces balles en travaillant avec vous. Nous serons prêts à agir si nécessaire, mais les membres du Comité pourraient décider d'attendre jusqu'à lundi.

J'aperçois ici des signes contradictoires.

M. Garnett Genuis: Merci. Monsieur le président, j'aimerais aussi fournir un avis de motion sur l'autre question:

Que le Comité informe la Chambre qu'il demande à la vérificatrice générale de procéder à une vérification complète de la Fondation Pierre Elliott Trudeau, en mettant l'accent sur l'ingérence étrangère.

Je présente cela comme un avis de motion. Je crois que cet avis reflète notre conversation, mais, bien entendu, nous pouvons le reformuler plus tard.

C'est tout. Merci.

Le président: Je vous remercie.

Madame Hogan, je vous souhaite de nouveau la bienvenue. Vous avez la parole pour cinq minutes.

J'aimerais exprimer ma gratitude à tous les témoins. Bienvenue aux travaux du Parlement.

La parole est à vous, madame Hogan. C'est un plaisir de vous revoir, madame la vérificatrice générale.

[Français]

Mme Karen Hogan (vérificatrice générale, Bureau du vérificateur général): Monsieur le président, merci de nous donner l'occasion de discuter de notre rapport sur les transports accessibles aux personnes en situation de handicap, qui a été déposé à la Chambre des communes le 27 mars.

Je tiens à reconnaître que cette réunion se déroule sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis accompagnée aujourd'hui de Milan Duvnjak, directeur principal responsable de l'audit, et de Susie Fortier, directrice de l'équipe d'audit.

Dans le cadre de cet audit, nous avons examiné si VIA Rail, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Office des transports du Canada s'étaient employés à recenser, à éliminer et à prévenir les obstacles auxquels se heurtent les voyageuses et les voyageurs en situation de handicap.

En 2019 et en 2020, plus de 1 million de personnes en situation de handicap ayant voyagé dans un mode de transport assujéti à la réglementation fédérale ont rencontré un obstacle. Nous avons constaté que les trois organisations avaient recensé certains obstacles et pris des mesures pour améliorer l'accessibilité. VIA Rail a mené des consultations auprès des personnes en situation de handicap lors de la conception de son nouveau parc ferroviaire. La société a aussi tenu des consultations portant sur ses plans en matière d'accessibilité et sur ses programmes de formation, tout comme l'a fait l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Toutefois, des améliorations étaient encore nécessaires dans de nombreux domaines importants. Par exemple, l'information en ligne n'était pas complètement accessible. Selon Statistique Canada, il s'agit de l'un des obstacles que les voyageuses et les voyageurs en situation de handicap rencontrent le plus fréquemment. Une accessibilité insuffisante signifie que l'information est difficile à trouver ou incorrecte lorsqu'une personne utilise un lecteur d'écran. Il est donc difficile pour des personnes en situation de handicap de planifier ou de réserver un voyage par elles-mêmes.

[Traduction]

Nous avons également constaté que les membres du personnel et de la direction n'avaient pas toujours suivi leur formation sur l'accessibilité. Cela peut avoir une incidence sur les services offerts aux voyageuses et aux voyageurs en situation de handicap ainsi qu'aux personnes qui les accompagnent.

En tant qu'organisme responsable de l'application des règlements sur l'accessibilité pour l'industrie du transport, l'Office des transports du Canada a recensé des obstacles à l'accessibilité lors de ses inspections et a travaillé avec les fournisseurs de services de transport pour éliminer certains de ces obstacles. Cependant, nous avons constaté que l'Office avait réalisé peu d'inspections et qu'il ne pouvait demander des données sur les plaintes que dans certaines circonstances. Un accès régulier à ces données aiderait l'organisme à améliorer sa surveillance. Par ailleurs, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et VIA Rail ont axé leurs efforts sur la résolution des plaintes individuelles et ont manqué des occasions d'utiliser les données sur les plaintes pour mieux comprendre l'expérience des voyageuses et des voyageurs.

Toute personne a le droit à une participation pleine et égale dans la société. Si l'accès à ces droits est retardé ou refusé, il en résulte que certains membres de la société sont exclus ou laissés pour compte. Pour améliorer davantage l'accessibilité des trains, des avions et des autres modes de transport assujétiés à la réglementation fédérale, les organisations responsables doivent élargir leurs processus de consultation auprès des personnes en situation de handicap, présenter un contenu en ligne pleinement accessible et se servir des données sur les plaintes pour recenser, comprendre et prévenir des obstacles. Ce travail est nécessaire pour permettre au gouvernement fédéral d'atteindre son objectif de faire du Canada un pays exempt d'obstacles d'ici 2040.

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration préliminaire. Nous serions heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Merci.

● (1145)

Le président: Merci beaucoup, madame Hogan.

Nous allons maintenant passer à la représentante de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Madame Semaan, vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

Mme Nada Semaan (présidente et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour et merci de m'avoir invitée à discuter avec vous aujourd'hui.

Je m'appelle Nada Semaan, comme l'a mentionné le président, et c'est un honneur pour moi de comparaître devant le Comité pour la première fois en tant que nouvelle présidente et cheffe de la direction de l'ACSTA. Je suis accompagnée aujourd'hui de mes deux collègues, Mme Rhoda Boyd, directrice générale des communications, et Mme Louise Alberelli, directrice générale des programmes opérationnels.

Comme vous le savez, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est chargée de sécuriser les éléments spécifiques du système de transport aérien. Nous avons quatre activités prescrites: le contrôle préembarquement, le contrôle des bagages enregistrés, le contrôle des non-passagers et les cartes d'identité pour les zones réglementées. Nous remplissons le mandat de contrôle de la sûreté aux 89 aéroports désignés de tout le pays au moyen d'un modèle de tiers fournisseur de services de contrôle.

Notre objectif est d'assurer un contrôle de sécurité professionnel, efficace et uniforme dans tout le pays, tout en axant nos efforts sur l'excellence du service, et je peux vous assurer que l'accessibilité est une priorité clé dans l'atteinte de cet objectif.

Nous sommes heureux que l'audit réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada ait reconnu les efforts que nous avons déjà déployés pour recenser, prévenir et éliminer les obstacles auxquels se heurtent les voyageuses et les voyageurs en situation de handicap.

[Français]

L'ACSTA est fière du travail accompli à ce chapitre. Nous nous efforçons d'offrir une expérience de contrôle de sûreté sans obstacle aux personnes qui travaillent dans les aéroports désignés du Canada ou qui y transitent.

L'amélioration continue est toujours au premier plan des efforts de l'ACSTA. C'est dans cette optique que nous avons considéré l'audit du Bureau de la vérificatrice générale comme une occasion d'examiner les mesures supplémentaires que nous pouvions prendre pour mieux répondre aux besoins des personnes que nous servons.

[Traduction]

Nous sommes d'accord avec les recommandations formulées à la suite de l'audit, parce qu'elles contenaient des mesures supplémentaires que nous pouvons prendre pour éliminer les obstacles auxquels se heurtent les personnes en situation de handicap.

Plus précisément, le rapport a mis en évidence trois choses que l'ACSTA peut améliorer. D'abord, elle doit respecter les normes d'accessibilité du Web. Ensuite, elle doit voir à l'échéancier de la formation sur l'accessibilité et des consultations supplémentaires auprès des personnes en situation de handicap concernant cette formation. Enfin, elle doit élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour améliorer l'analyse des données sur les plaintes.

En réponse à la première recommandation, nous avons pris des mesures essentielles pour nous assurer que notre contenu en ligne respecte les normes d'accessibilité du Web. Je suis heureuse d'annoncer que, le 29 mars 2023, l'ACSTA met à jour le système de gestion du contenu en ligne de son site Web pour offrir une nouvelle version entièrement accessible. Nous avons maintenant porté notre attention sur le travail manuel nécessaire pour mettre à jour les formulaires, les éléments visuels et d'autres aspects de notre site Web, chaque étape contribuant à améliorer progressivement le niveau d'accessibilité au fur et à mesure que nous progressons.

La deuxième recommandation faite à l'ACSTA concernait l'échéancier de la formation sur l'accessibilité, et je suis heureuse de confirmer que tout le personnel de contrôle et les autres cadres et décideurs qui devaient suivre une formation sur la sensibilisation au handicap l'ont terminée. À compter d'aujourd'hui, nous disposons d'un processus de contrôle visant à nous assurer que toutes les agentes et tous les agents de contrôle suivent la formation sur l'accessibilité avant de commencer à travailler avec le public, que les cadres et les décideurs de l'ACSTA suivent une formation sur l'accessibilité dès leur arrivée dans l'organisation et qu'ils la terminent dans un délai déterminé.

La deuxième recommandation concernant la formation a également souligné l'importance de consulter les personnes en situation de handicap sur nos méthodes didactiques. L'ACSTA consulte les personnes en situation de handicap depuis 2014, dans le but d'améliorer ses processus de contrôle, ses procédures opérationnelles et le

matériel de formation pour le personnel des fournisseurs de services de contrôle. Cependant, les consultations sur les méthodes d'enseignement ont posé un problème en ce qui concerne la divulgation d'informations sensibles liées à la sécurité. Cela dit, même si le problème existe toujours, nous nous sommes engagés à trouver une approche qui répond aux recommandations qui nous ont été présentées, tout en nous assurant de respecter également les contraintes réglementaires entourant la divulgation de ces informations.

En réponse à la dernière recommandation sur l'amélioration de l'analyse des données sur les plaintes compilées par l'ACSTA, nous sommes en train d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie, en consultation avec diverses équipes de l'ACSTA, ainsi qu'avec des personnes en situation de handicap. Nous nous assurons également que la stratégie s'aligne sur la Stratégie fédérale de mesure et de données sur l'accessibilité 2022 à 2027.

• (1150)

[Français]

Comme l'a noté le Bureau de la vérificatrice générale, à l'heure actuelle, nous évaluons et traitons les plaintes individuellement. Cela permet d'examiner ces plaintes en temps réel, d'échanger des renseignements et des commentaires avec nos équipes chargées des opérations de première ligne, et d'offrir de la formation afin de déterminer les mesures immédiates à prendre.

Nous convenons que des améliorations sur les manières d'analyser les données sur les plaintes pourraient être apportées. Des travaux en ce sens ont déjà été entamés. Nous en sommes à étudier la façon dont nous catégorisons l'information sur les plaintes ainsi que les processus à l'appui de l'analyse des tendances et de l'établissement de rapports que nous pouvons adopter pour enrichir notre présente approche en temps réel.

[Traduction]

L'ACSTA reste déterminée à s'aligner sur les priorités du gouvernement, à écouter les passagers, le personnel des aéroports, les agentes et agents de contrôle et le personnel de l'ACSTA et à dialoguer avec eux et, honnêtement, avec tous ceux qui veulent travailler avec nous, pour recenser, prévenir et éliminer les obstacles à l'accessibilité, présents et futurs.

Les mesures que nous prenons aujourd'hui nous permettent d'envisager des lendemains plus accessibles et sans obstacle.

Encore une fois, merci de m'avoir donné l'occasion de venir ici pour présenter mon exposé aujourd'hui. Nous répondrons avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, et bienvenue.

Nous allons maintenant passer à l'Office des transports du Canada et à Mme France Pégeot.

Vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

[Français]

Mme France Pégeot (présidente et première dirigeante, Office des transports du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie le Comité de son invitation à comparaître aujourd'hui.

Je suis accompagnée de Tom Oommen, directeur général de l'analyse et de la liaison à l'Office des transports du Canada.

Le mandat de l'Office est basé sur la Loi sur les transports au Canada et contribue à la politique nationale des transports, qui vise essentiellement l'instauration d'un système national de transport accessible, compétitif et rentable qui répond aux besoins des participants et des collectivités, et dans lequel les gens ont confiance.

Nous avons trois rôles principaux. Nous veillons à ce que le réseau national des transports fonctionne efficacement et harmonieusement dans l'intérêt de tous les Canadiens et de toutes les Canadiennes, particulièrement dans le domaine des transports ferroviaire et maritime. Nous offrons aux passagers aériens un régime de protection. Finalement, nous protégeons le droit fondamental des personnes en situation de handicap à un réseau de transport accessible.

L'Office joue un double rôle. Premièrement, nous sommes l'organisme de réglementation économique de l'industrie des transports. Nous adoptons et mettons en œuvre des règlements. Nous rendons des déterminations, par exemple concernant la propriété canadienne des compagnies aériennes. De plus, nous surveillons et assurons la mise en application des lois et des règlements.

Deuxièmement, nous sommes un tribunal administratif. Nous donnons accès à la justice en réglant divers différends entre l'industrie réglementée et ses usagers, que ce soit de manière informelle ou dans le cadre d'un processus décisionnel formel.

L'accessibilité est, et a toujours été, l'une de nos priorités. J'aimerais commencer par reconnaître que, malheureusement, il existe toujours des obstacles pour les personnes en situation de handicap dans le domaine des transports. Malgré les progrès qui ont été réalisés au cours des dernières années, il reste encore du travail à faire.

Après deux années de consultations, le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées est entré en vigueur en différentes phases entre 2020 et 2022. Ce nouveau règlement a intégré deux règlements antérieurs et six codes de pratiques volontaires. Il vise les grands fournisseurs de services de transport. L'Office travaille présentement à un projet de règlement qui s'appliquera également aux petits fournisseurs de services de transport.

• (1155)

[Traduction]

L'Office a aussi élaboré le Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, qui est entré en vigueur à la fin de 2021. Ce règlement vise à faire en sorte que les divers membres de l'industrie des transports planifient les mesures qu'ils prendront pour améliorer l'accessibilité des transports en consultation avec des personnes handicapées et qu'ils montrent que ces mesures donnent des résultats concrets.

Afin d'assurer une communication continue avec les personnes handicapées, nous avons mis sur pied un comité consultatif sur l'accessibilité. Les membres de ce groupe, qui se réunit au moins deux fois par an, représentent des groupes de défense des droits des personnes handicapées et l'industrie. Ce forum nous permet de recueillir des commentaires sur nos projets, nos priorités et nos règlements, et nous donne l'occasion de communiquer des informations sur nos activités.

L'Office encourage chacun à déposer une plainte s'il croit qu'un fournisseur de services n'a pas respecté ses obligations en matière d'accessibilité. La plupart du temps, soit dans 97 % des cas, l'Office

est en mesure d'aider à régler ces plaintes au moyen de services informels, comme la médiation. Toutes les plaintes concernant l'accessibilité sont traitées en priorité, et j'ai le plaisir de vous informer que nous n'avons actuellement aucun arriéré dans le traitement des plaintes relatives à l'accessibilité. Nous surveillons la conformité avec les règlements et enquêtons sur tous les incidents touchant des personnes handicapées qui nous sont rapportés, que ce soit par les médias, par exemple, ou par d'autres sources.

Au-delà des spécificités de notre réglementation, je crois qu'il est également crucial pour les fournisseurs de services de transport d'instaurer une culture de l'accessibilité à tous les niveaux de leur organisation. Ils ont actuellement la possibilité de veiller à ce que leurs nouveaux employés et leur personnel déjà en place reçoivent une formation de qualité sur l'accessibilité, et que chaque personne s'emprenne d'une culture de respect. J'insiste sur ce point dans toutes mes réunions avec des dirigeants de l'industrie.

Nous sommes fiers du travail que nous effectuons à l'Office, et nous reconnaissons que des mesures doivent être prises, au-delà de ce que nous pouvons faire, pour éliminer les obstacles dans les transports. C'est pourquoi nous jouons un rôle de chef de file sur la scène internationale. Par exemple, pour améliorer la manutention des aides à la mobilité, nous avons mené trois projets de recherche en collaboration avec le Conseil national de recherches et Transports Canada. Notre travail a contribué de manière importante aux lignes directrices sur les aides à la mobilité de l'Association du transport aérien international.

De plus, l'Office, au nom du Canada, préside une initiative de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui vise à constituer un recueil des lois, règlements et pratiques exemplaires en matière d'accessibilité de différents pays. Ce recueil peut servir de référence pour les pays qui souhaitent élaborer ou améliorer leurs réglementations, et éclairera l'orientation que prendra l'OACI pour améliorer l'accessibilité.

Tout au long de l'audit, nous avons collaboré pleinement avec les représentants de la vérificatrice générale et nous accueillons avec plaisir leurs conclusions et leurs recommandations. Nous nous engageons à mettre en œuvre le plan d'action énoncé dans le rapport.

Merci beaucoup. Je répondrai avec plaisir aux questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à VIA Rail Canada. Mme Marie-Claude Cardin, vous avez la parole pour cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin (cheffe de la direction financière, VIA Rail Canada inc.): Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité, de nous permettre de vous présenter tout le travail qu'accomplit VIA Rail afin d'offrir une expérience de voyage exempte d'obstacles pour nos passagers, de la réservation à la destination.

Nous sommes fiers des efforts que nous avons déployés jusqu'à présent, comme l'a reconnu la vérificatrice générale, et nos équipes continueront de mener à bien l'ensemble de notre action avec dévouement et professionnalisme.

Je suis accompagnée aujourd'hui de Mme Catherine Langlois, conseillère principale en matière d'accessibilité universelle.

[Traduction]

VIA Rail est déterminée à incarner le transporteur national et interurbain le plus accessible du Canada. C'est pourquoi nous avons entrepris plusieurs initiatives majeures au cours des dernières années pour créer un environnement où chaque personne en situation de handicap puisse voyager de façon autonome et en toute confiance. Cela signifie que nous travaillons chaque jour pour améliorer nos services afin que l'ensemble de nos passagers puissent bénéficier de la même expérience de qualité pour laquelle VIA Rail est si souvent reconnue.

Je souhaite partager aujourd'hui avec vous les plans que nous avons mis en place pour éliminer les obstacles qui existent toujours et qui font que VIA Rail soit une option de mobilité entièrement accessible pour les Canadiens. Permettez-moi de vous expliquer certaines de nos initiatives.

• (1200)

[Français]

D'une part, VIA Rail bénéficie d'une expertise unique depuis la mise sur pied, en 2021, d'un comité consultatif en matière d'accessibilité universelle. Ce comité est composé d'organismes représentant un large éventail de personnes en situation de handicap. Leurs nombreux conseils sont précieux et contribuent à mieux déterminer les besoins des passagers et à cerner les critères de réussite afin que VIA Rail puisse continuer d'incarner le rôle de transporteur le plus accessible au Canada. Ainsi, lorsque VIA Rail lance un nouveau projet, les membres de ce comité en sont informés et, selon la nature du projet, sont invités à s'impliquer à différents degrés.

VIA Rail a récemment entamé la mise en service de ses tout nouveaux trains entièrement accessibles voués à desservir le corridor Québec-Windsor. Je suis personnellement fière de l'approche inclusive que nous avons adoptée dans le but d'offrir une expérience qui répond au mieux aux besoins des personnes en situation de handicap et de leurs accompagnateurs. Certains membres de notre comité consultatif ont d'ailleurs été invités à en faire l'expérience.

[Traduction]

De plus, VIA Rail a élaboré et lancé un programme complet de formation en matière d'accessibilité. Cette formation est offerte aux membres de la haute direction et au personnel de première ligne. À ce jour, tous les membres de la haute direction ont suivi cette formation, à l'exception de deux nouveaux dirigeants qui sont entrés en fonction en avril 2023. Cette formation fera l'objet de mises à jour régulières afin que l'ensemble de notre effectif détienne une bonne compréhension des modes de fonctionnement de notre organisation nous permettant d'offrir une expérience entièrement accessible à nos passagers. Le matériel de formation sera de plus révisé en collaboration avec des représentants issus des organismes partenaires afin de combler toutes les lacunes liées aux méthodes d'enseignement utilisées.

Quant à la gestion des plaintes déposées par nos passagers, elles font l'objet, depuis février dernier, d'un examen approfondi par toutes les unités fonctionnelles concernées, qui sont les mieux placées pour apporter les changements nécessaires. Nous nous engageons également à élaborer et à mettre en œuvre une stratégie pour améliorer l'analyse annuelle des données sur les plaintes. Des rapports trimestriels détaillés sur les plaintes en matière d'accessibilité seront produits et transmis à nos experts, qui s'efforceront de remédier aux problèmes. Des rapports d'étapes seront ensuite présentés aux membres de notre comité consultatif.

L'objectif final étant d'offrir une expérience entièrement accessible à chaque étape du parcours client, l'accessibilité des actifs numériques de VIA Rail — tels que notre présence en ligne et notre système de réservation — a également été modernisée afin d'offrir des améliorations notoires à nos passagers.

[Français]

C'est d'ailleurs avec enthousiasme que VIA Rail lancera sous peu un nouveau système de réservation. Ce nouveau dispositif constituera une étape cruciale de l'expérience entièrement accessible que nous sommes déterminés à offrir à nos passagers. Parallèlement, nous modernisons d'autres systèmes informatiques importants, notamment le contenu de nos pages Web. Nous nous engageons à ce que notre contenu respecte les normes d'accessibilité à cet égard et, pour ce faire, nous ferons évaluer nos actifs numériques par un spécialiste de l'accessibilité et nous mettrons en œuvre les recommandations issues de cet examen annuel.

Je suis convaincue que les mesures présentées aujourd'hui sauront remédier aux éléments soulevés par la vérificatrice générale afin que VIA Rail puisse mieux comprendre et répondre aux besoins de ses passagers.

En conclusion, je souhaite réitérer l'engagement de VIA Rail d'incarner le rôle de transporteur le plus accessible au Canada. Nous sommes fiers du travail accompli et nous sommes déterminés à poursuivre tous les efforts nécessaires, de concert avec le gouvernement et tous nos partenaires, afin de créer une société sans entrave pour les Canadiens.

Nous serons ravies de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant au premier tour de questions. Les quatre premiers intervenants disposeront de six minutes chacun.

[Traduction]

Monsieur McCauley, vous avez la parole pour six minutes, s'il vous plaît.

M. Kelly McCauley: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins.

Madame la vérificatrice générale, je vous remercie de votre patience, pendant que nous réglions d'autres dossiers.

Je vais m'adresser d'abord à vous, madame la vérificatrice générale. J'ai deux ou trois questions pour vous. Vous avez dit que l'information en ligne n'était pas « complètement accessible ». Pouvez-vous m'expliquer en détail ce que vous voulez dire, exactement? Est-ce surtout pour les gens qui ont un handicap visuel, ou...? Est-ce qu'il y a une norme pour l'information en ligne que d'autres entreprises respectent peut-être et que nous devrions adopter afin de régler immédiatement le problème?

Mme Karen Hogan: Au Canada, il y a une réglementation qui établit les exigences en matière d'accessibilité, et c'est à la lumière de ces exigences que nous avons examiné les deux organisations: nous avons examiné le site Web de VIA Rail et celui de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Nous avons constaté qu'il y a des lacunes, c'est-à-dire que certaines exigences en matière d'accessibilité n'étaient pas respectées: sur le site Web de VIA Rail, il s'agit d'un écart de 17 %, et d'un écart d'environ 15 % pour celui de l'ACSTA. Cela pouvait toucher des détails mineurs, mais aussi des aspects plus importants.

J'ai d'autres exemples que je pourrais vous donner.

Nous avons essayé de consulter les horaires avec une liseuse numérique, mais les heures de départ obtenues étaient incorrectes. Donc, une personne en situation de handicap obtiendrait de l'information tout simplement erronée, et elle ne pourrait donc pas planifier ses déplacements elle-même ou même acheter un billet seule.

Un autre exemple: l'information était tout bonnement très difficile à trouver. Disons que vous voyagez avec un chien d'assistance et que vous voulez savoir à quoi vous pouvez vous attendre quand vous passez les contrôles de sécurité à l'aéroport ou bien où se trouvent les lieux d'aisance pour votre chien à la gare; cette information est très difficile à trouver. Encore une fois, tout cela fait en sorte qu'il est très décourageant et très compliqué pour une personne en situation de handicap de voyager.

• (1205)

M. Kelly McCauley: Vous avez parlé de la formation qui est requise ou qui est nécessaire. J'aimerais savoir s'il existe une norme de l'industrie que ces organisations devraient respecter ou si elles improvisent, plutôt, au fur et à mesure?

Mme Karen Hogan: Encore une fois, il existe une réglementation qui établit ce que la formation devrait contenir, mais certaines des décisions relatives au contenu devraient aussi être prises en consultation avec des personnes en situation de handicap. Nous avons examiné le contenu par rapport à la liste des éléments obligatoires et nous avons relevé quelques écarts, mais nous avons surtout constaté des lacunes en matière de consultation, relativement aux méthodes d'enseignement qu'il devrait y avoir.

Une chose qu'il est important de souligner, c'est que les gens qui sont effectivement sur le terrain pour offrir les services avaient une très bonne conformité pour ce qui est de la formation, dans l'une et l'autre des organisations. C'était davantage les gestionnaires qui accusaient des retards ou qui n'avaient pas suivi du tout la formation. Il est tout aussi important que les gestionnaires terminent cette formation, parce que ce sont eux qui décident de la façon dont les politiques et les règlements seront mis en œuvre et s'il faut les adapter. Ils doivent aussi superviser les employés. Il est crucial que tout le monde termine la formation, et je crois que les deux organisations se sont d'ailleurs engagées à le faire: comme cela a été dit dans les déclarations préliminaires, une partie de la formation a déjà été donnée.

M. Kelly McCauley: J'ai deux dernières questions.

Êtes-vous satisfaite de la formation qui est offerte? Votre contrôle portait là-dessus. En êtes-vous satisfaite, ou les organisations devraient-elles retourner à la case départ et recommencer leur formation? Est-ce que le problème tient au fait qu'elle n'a pas été offerte à suffisamment de personnes, ou...?

Mme Karen Hogan: Nous n'avons pas examiné toutes les méthodes d'enseignement. Nous avons vérifié si la formation répondait aux exigences minimales de ce qui doit être abordé. Mis à part les petits écarts que nous avons relevés, nous avons conclu que la formation respecte les exigences, mais ensuite, il revient aux gens qui ont suivi la formation de l'appliquer, et c'est dans ce contexte que les superviseurs ont un rôle à jouer. Nous pensons aussi que l'Office des transports du Canada pourrait vérifier l'état effectif de la prestation de services, ce qui permettrait de savoir si la formation a donné des résultats.

M. Kelly McCauley: Voici ma dernière question: dans l'ensemble, selon votre étude, est-ce qu'il y avait des problèmes tou-

chant l'infrastructure, ou s'agit-il davantage de donner suite à la formation? Sur quels enjeux devrions-nous mettre l'accent? Est-ce que c'est un peu des deux, si nous voulons que tous les Canadiens et toutes les Canadiennes aient un accès adéquat?

Mme Karen Hogan: Je dirais que cela concerne beaucoup de choses.

Les anciennes flottes n'ont pas nécessairement à respecter les exigences actuelles ni les nouvelles exigences en matière d'accessibilité, alors que les nouvelles flottes, si. C'est un processus continu. Beaucoup de services sont offerts sur demande. Disons qu'il y a un client en fauteuil roulant, l'employé qui travaille ce jour-là doit savoir comment l'aider pour qu'il ait accès au train, et ainsi de suite. Il y a énormément d'exigences de formation, en lien avec les installations, les gens et les sites Web.

Je pense qu'il faut penser tous azimuts, si nous voulons avoir au pays un secteur des transports sans aucune barrière.

M. Kelly McCauley: Merci.

Madame Cardin, vous avez dit que tous les membres de la haute direction, sauf deux ou trois, avaient terminé la formation.

Avez-vous un plan pour empêcher le laisser-aller? Je suis peut-être cynique, mais j'ai l'impression que c'est seulement grâce au rapport de la vérificatrice générale que la formation est à jour. Que fait VIA Rail pour s'assurer que la formation s'inscrit dans le cadre d'un processus régulier, et pas seulement quand la vérificatrice générale vous prend en défaut?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Merci pour la question.

Depuis le travail du vérificateur général, nous avons mis en place un processus de suivi très serré afin de nous assurer que nos gestionnaires et nos employés suivent la formation, processus qui n'était pas nécessairement en place avant.

• (1210)

[Traduction]

M. Kelly McCauley: D'accord.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur McCauley.

La parole va maintenant à M. Sidhu.

Vous avez la parole pour six minutes.

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous aujourd'hui ce matin, en ce lundi pluvieux à Ottawa.

Rapidement, j'ai une question pour l'Office des transports du Canada.

Dans l'actualité, il y a souvent des rapports selon lesquels les compagnies aériennes endommagent les fauteuils roulants ou d'autres dispositifs de mobilité en cours de transport. J'aimerais savoir quelles sont les obligations des compagnies aériennes pour ce qui est de prévenir les dommages de ce genre ou d'indemniser les gens lorsque cela arrive.

Comment est-ce appliqué?

Mme France Pégeot: Bonjour.

Essentiellement, les fournisseurs de services de transport ont l'obligation de veiller à ce que les dispositifs de mobilité ne soient pas endommagés. Lorsque cela arrive, c'est aux fournisseurs d'indemniser la personne et de s'assurer que tous les coûts encourus sont remboursés à l'utilisateur du dispositif de mobilité. En résumé, c'est ce que prévoit la réglementation.

Ce que nous faisons, tout d'abord, c'est encourager les gens à porter plainte auprès de notre organisation. Aussi, lorsqu'un problème est porté à notre attention — que ce soit dans les médias ou que quelqu'un nous avertit d'un problème —, nous envoyons sans attendre un membre de notre personnel enquêter sur l'incident et s'assurer que la réglementation a été respectée. Certaines des obligations touchent la formation que doivent suivre les gens qui manipulent les dispositifs de mobilité.

M. Maninder Sidhu: Merci de la réponse.

Le ministre des Transports a récemment annoncé des fonds supplémentaires pour l'Office des transports du Canada, afin qu'il puisse accroître sa capacité de traitement des plaintes et d'application du règlement.

Voici ma question: est-ce qu'une partie de ces fonds va servir à améliorer les activités de surveillance et d'application en matière d'accessibilité aux transports?

Mme France Pégeot: Oui. La plus grande partie de ces fonds sera consacrée aux plaintes en lien avec la protection des passagers aériens, parce que nous avons un arriéré important à ce chapitre, comme le savent déjà tous les membres du Comité, j'en suis sûre. En ce qui concerne l'application, une partie des ressources sera utilisée pour accroître notre capacité d'application en matière d'accessibilité.

M. Maninder Sidhu: Merci. Je vais maintenant m'adresser à VIA Rail Canada.

J'aimerais en savoir davantage sur la transition de la flotte pour améliorer l'accès... pour répondre aux besoins des Canadiens en situation de handicap. Où en est l'évolution de la flotte? Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Tout à fait.

Comme je l'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture, nous sommes en train de mettre en service nos nouveaux trains, qui desserviront le corridor Québec-Windsor. Ils seront entièrement accessibles: les salles de bain seront plus spacieuses, les corridors un peu plus larges, et il y aura des inscriptions en braille sur les sièges. Toutes ces améliorations ont été apportées grâce à la consultation de personnes ayant des handicaps.

Bien entendu, les gens ayant des difficultés de mobilité peuvent quand même voyager à bord de nos trains actuels dans les autres régions du Canada. Notre personnel de bord a été formé de telle sorte que les personnes peuvent monter à bord et se déplacer de façon raisonnable à bord de ces trains.

[Traduction]

M. Maninder Sidhu: Merci.

Par rapport aux flottes et aux consultations — vous avez dit que des consultations étaient en cours —, étudions-nous ce que les autres pays font? Étudions-nous ce que font les autres entreprises à l'étranger qui sont considérées comme des chefs de file pour ce qui

est de la gestion de la flotte et de l'assurance que les personnes en situation de handicap peuvent avoir accès à leurs services?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: C'est une très bonne question. Je vais demander à Mme Langlois de nous donner l'information.

[Traduction]

Mme Catherine Langlois (conseillère principale, Accessibilité universelle, VIA Rail Canada inc.): Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais répondre.

[Français]

VIA Rail fait partie de l'Union internationale des chemins de fer et, au sein de cette organisation, il y a un comité spécial sur l'accessibilité. Nous y siégeons avec tous nos partenaires de l'industrie européenne. Amtrak, des États-Unis, en fait aussi partie. Nous avons des échanges sur les bonnes pratiques en matière d'accessibilité, notamment sur la façon de consulter les personnes en situation de handicap, et ce, pour améliorer nos services.

• (1215)

[Traduction]

M. Maninder Sidhu: Merci de votre réponse. Je trouve cela très encourageant de savoir que nous regardons ce que font les autres entreprises et que nous tirons des leçons de ce que font les autres pays autour du monde, pour donner un meilleur accès aux personnes en situation de handicap.

Monsieur le président, je n'ai plus d'autres questions. Merci beaucoup.

Le président: Mais de rien.

Merci.

[Français]

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci, monsieur le président.

Madame Langlois, j'ai un bref commentaire à formuler: vous n'avez jamais besoin de demander la permission de répondre en français. On ne nous demande pas, à nous, francophones, la permission de répondre en anglais. Merci beaucoup de répondre en français.

Le président: Exactement.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Je remercie tous les témoins d'être des nôtres. Nous sommes contents d'étudier un sujet vraiment très important.

Nous nous penchons sur le cas des personnes en situation de handicap, mais je pense que, dans ce cas-ci, il est important de considérer l'inclusivité de manière plus générale. Mentionnons, par exemple, le fait d'être servi dans sa propre langue et les différents cas d'accessibilité visant les familles. Je fais partie de cette dernière catégorie. En effet, se déplacer avec une poussette n'est vraiment pas évident, surtout quand Air Canada abîme la poussette une fois sur deux, ce qui m'est arrivé, et ne nous rembourse pas, par ailleurs. Il y a vraiment là un sujet à étudier en profondeur.

Madame Pégeot, j'aimerais poser une question très simple sur une chose qui m'a un peu titillée lors de votre déclaration d'ouverture. Vous avez parlé, entre autres, de compétitivité dans le secteur des transports. Considérez-vous qu'il y a une réelle compétitivité en ce moment dans notre transport aérien?

Mme France Pégeot: Ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Je citais essentiellement la Politique nationale des transports, qui guide l'ensemble de nos activités et de notre mandat.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Si c'est dans votre politique, ne devriez-vous pas être apte à répondre à la question?

Mme France Pégeot: En fait, nous sommes un agent de réglementation économique. Dans le domaine du transport ferroviaire, par exemple, il y a deux grands fournisseurs de services, et un certain nombre dans le domaine du transport aérien. Dans le domaine de la protection des consommateurs, par exemple dans le transport ferroviaire, nous veillons à ce qu'il y ait un mécanisme pour résoudre des différends entre les utilisateurs de ces deux chemins de fer et les chemins de fer eux-mêmes.

Une organisation comme la nôtre sert à rééquilibrer un peu le marché en place. Ce marché compte les fournisseurs de services, les utilisateurs de chemins de fer ou autres consommateurs, et les gouvernements. Nous sommes là pour nous assurer que le marché fonctionne le plus efficacement possible.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Considérez-vous que le marché est efficace en ce moment?

Mme France Pégeot: Je suis désolée, madame, mais ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Ce que nous cherchons à faire, c'est de nous assurer que le marché fonctionne le plus efficacement possible dans le contexte des lois que nous devons appliquer.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: D'accord. Air Canada a reçu près de six milliards de dollars provenant des fonds publics dans les dernières années. Qui a l'autorité nécessaire pour s'assurer que les utilisateurs d'Air Canada sont protégés?

Mme France Pégeot: Il existe le Règlement sur la protection des passagers aériens, dont l'application relève de l'Office. Les plaintes sont au cœur de ce régime de protection. Je reconnais — et tout le monde le sait — que nous avons un arriéré de plaintes très important, ce pour quoi nous avons reçu du financement récemment. Nous sommes également en train de regarder comment nous administrons ces plaintes en vue d'améliorer notre efficacité, et nous avons d'ailleurs déjà obtenu des résultats à cet égard. C'est certainement un aspect important de notre régime de protection du consommateur dans le secteur aérien.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Sentez-vous que vous avez suffisamment de moyens financiers et d'autorité pour imposer des sanctions ou faire respecter la réglementation par les transporteurs aériens?

Mme France Pégeot: Comme je l'ai dit à vos collègues du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, la loi qui régit actuellement le système de protection des passagers aériens est assez complexe. Elle est basée sur trois catégories de vols, mais ce sont les compagnies aériennes qui ont l'information pour déterminer dans quelle catégorie mettre tel ou tel vol. Il est donc vraiment difficile pour les passagers, et même pour nous, de déterminer quelles conditions s'appliquent. Si la loi était plus claire et moins complexe, cela nous aiderait certainement. Je sais que le ministre a fait des déclarations à cet égard récemment.

• (1220)

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Alors qu'il y a un mandat clair de la part du gouvernement de s'assurer que le personnel d'un transporteur aérien est capable d'offrir des services dans les deux langues officielles, qui, selon vous, devrait avoir le pouvoir de vérifier que c'est bien le cas et, sinon, imposer des sanctions au transporteur qui contreviendrait à ce genre de réglementation?

Mme France Pégeot: Notre mandat ne couvre pas...

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Si ce n'est pas vous qui avez ce mandat, qui l'a?

Mme France Pégeot: Je ne sais pas si ce mandat relève du commissaire aux langues officielles, mais je sais qu'il s'est penché sur cette question.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Nous parlions du français, mais, pour la question de l'accessibilité des personnes ayant un handicap ou pour tout ce qui se rapporte à l'inclusion, qui peut s'assurer que les transporteurs aériens fournissent effectivement ces services?

Mme France Pégeot: La question de l'accessibilité relève de notre mandat, dont nous nous acquittons le mieux possible.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Vous dites que c'est réparti entre différents organismes. Le commissaire aux langues officielles est responsable de la question du français et la question de l'accessibilité relève de vous.

Mme France Pégeot: Comme agence de réglementation et tribunal administratif, nous avons une certaine connaissance technique du domaine des transports. C'est la raison pour laquelle nous avons, entre autres, le mandat de nous occuper de la question de l'accessibilité dans les transports.

Au sein du gouvernement, il y a des organismes ayant différentes responsabilités en ce qui concerne l'accessibilité, mais, s'agissant d'accessibilité dans les transports, c'est nous qui en sommes responsables.

Nous sommes également responsables de la protection des passagers aériens. Nous exécutons notre mandat en fonction de la loi existante. En tout respect, si le Parlement décide de changer la loi, nous allons prendre de nouveaux règlements ou adapter notre action en conséquence.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Desjarlais, vous avez la parole pour six minutes. Allez-y.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens moi aussi à remercier les témoins d'être des nôtres ce matin. Je tiens moi aussi à m'excuser d'avoir dû régler d'autres dossiers, comme cela arrive souvent, au Comité. Je vous remercie de votre patience; nous devons terminer des travaux importants et nous devons aussi pouvoir examiner l'audit présenté par la vérificatrice générale.

Bien sûr, je suis souvent mécontent lorsque je lis les rapports de la vérificatrice générale. La plupart de ces dossiers mettent en relief les lacunes relevées dans la fonction publique et dans les programmes et services offerts par le gouvernement ou qui sont financés en partie par le gouvernement.

Ce n'est un secret pour personne que les gens en situation de handicap se heurtent à d'importants obstacles dans la société en général. Malgré tout, et nous parlons d'un pays comme le Canada, l'un des plus grands pays au monde en superficie, un pays où la mobilité de ces personnes est protégée par notre Charte et par notre Constitution, les institutions qui ont la responsabilité de répondre à leurs besoins ne le font pas.

C'est une préoccupation, pour moi, et j'espère que ça l'est aussi pour les parlementaires de tous les partis et que nous voulons tous trouver des façons et des moyens de régler ce problème et de veiller à ce que les services de transport comme VIA Rail puissent offrir des services adaptés aux personnes en situation de handicap, d'une façon qui met l'accent sur ces personnes et sur leur expérience.

Si j'ai bien compris, les ministères ont d'ailleurs travaillé en étroite collaboration, à certains égards, lors des phases de consultation avec la collectivité pour cerner de meilleures façons de trouver des points d'accessibilité et ainsi de réduire les obstacles. Malheureusement, il ressort clairement de cet audit que ces obstacles existent toujours.

Je veux trouver une meilleure façon de comprendre pourquoi ces obstacles continuent d'exister. Par exemple, il est souligné dans l'audit que, « en 2019 et 2020, près des deux tiers des 2,2 millions de personnes en situation de handicap qui ont voyagé en avion, en train et dans d'autres modes de transport assujettis à la réglementation fédérale ont rencontré un obstacle. »

Les gens ne sont pas contents d'apprendre que toutes ces personnes — cette tranche importante de la population canadienne — ont été incapables d'accéder aux beautés de notre grand pays, que ce soit pour voir leur famille ou pour obtenir des services ailleurs.

Voici un autre extrait:

À titre de fournisseurs de services de transport, VIA Rail et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ont consulté des personnes en situation de handicap pour recueillir des commentaires sur des projets tels que les plans d'accessibilité et la conception de la nouvelle flotte de VIA Rail. Cependant, certains problèmes que rencontraient les personnes en situation de handicap persistaient.

Cela continue:

Par exemple, les sites Web pour la planification et la réservation de voyages n'étaient pas entièrement accessibles bien que ce soit l'un des obstacles que les personnes en situation de handicap rencontraient le plus fréquemment dans le réseau de transport.

Donc, la vérificatrice générale a constaté que vous avez pu cerner vous-même le problème. Que ce soit au moyen de consultations avec des personnes en situation de handicap ou d'autres façons, la communauté a elle-même offert, lors des consultations, de cerner cet obstacle, et pourtant, cet obstacle a persisté.

J'espère que vous pouvez comprendre à quel point cela est insatisfaisant, pas seulement pour moi, mais aussi pour les millions de Canadiens et de Canadiennes en situation de handicap qui doivent utiliser vos services. C'est un énorme problème.

J'aimerais maintenant poser des questions à la représentante de VIA Rail, qui est avec nous en ligne, je crois.

Quels sont les problèmes restants que doivent affronter les Canadiens et les Canadiennes en situation de handicap, en ce qui a trait à la présence de VIA Rail sur Internet et à son système de réservation?

• (1225)

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Merci pour votre question.

Je vais céder la parole à Mme Catherine Langlois, qui va vous expliquer le plan qui a été élaboré, que nous exécutons actuellement et qui se poursuivra au cours de l'année 2023.

Mme Catherine Langlois: Je vous remercie de votre question, monsieur Desjarlais, dans laquelle vous avez abordé deux volets: le site Internet et le système de réservation.

En ce qui concerne le site Internet, VIA Rail s'est engagée à faire examiner une fois par année son site Internet par un consultant en accessibilité Web. L'objectif est de vérifier si le site contient des parties qui ne seraient pas accessibles et d'apporter les modifications recommandées. En outre, les membres de notre comité consultatif, qui présentent différents types de handicap, testent le site Internet de VIA Rail une fois par année ou plus souvent, au besoin, pour vérifier différents aspects de l'accessibilité qui seraient à améliorer. VIA Rail a donc recours à deux types d'expertise en ce qui concerne l'accessibilité de son site Internet.

Pour ce qui est du système de réservation, un tout nouveau système sera lancé dans les prochaines semaines. Ce nouveau système permettra aux personnes en situation de handicap de faire leurs réservations de billets de train de façon autonome.

[Traduction]

M. Blake Desjarlais: Je vous remercie beaucoup de ces réponses.

J'aimerais donner suite en particulier à certaines réponses que vous avez données.

En ce qui concerne le portail en ligne de VIA Rail, y a-t-il une date butoir à laquelle ça sera entièrement accessible aux personnes en situation de handicap? Si c'est le cas, disposez-vous des ressources adéquates pour vous assurer que le service en ligne et le système de réservation demeurent entièrement accessibles pendant les mises à jour successives?

[Français]

Mme Catherine Langlois: Je vous remercie pour votre question.

Pour ce qui est de la date où le site Web sera accessible, nous nous sommes donné comme date butoir la fin de 2023, parce que c'est un travail assez exhaustif. D'ici la fin de l'année, nous nous engageons à ce que le site Web soit complètement accessible.

En ce qui concerne le système de réservation, nous considérons avoir les ressources adéquates pour le rendre accessible à 100 %.

[Traduction]

M. Blake Desjarlais: Enfin, vous avez mentionné que tout ce processus devrait se terminer à la fin de 2023. Des personnes en situation de handicap sont-elles consultées au cours de ce processus et le seront-elles au sujet du service qui sera inévitablement créé d'ici la date butoir?

[Français]

Mme Catherine Langlois: Je vous remercie pour votre question.

En effet, les membres de notre comité consultatif, qui, comme je l'ai mentionné, représente des gens présentant différents types de handicap, vont être consultés tout au long du processus, car nous voulons nous assurer que les modifications que nous apportons au site Web vont de pair avec les meilleures pratiques en accessibilité Web.

[Traduction]

Le président: Je vous laisse poser une dernière question, monsieur Desjarlais. Allez-y.

M. Blake Desjarlais: Pourriez-vous simplement décrire la composition de ce conseil, la manière dont les membres sont nommés et dont le conseil est examiné et nous dire quand ou si de nouveaux membres s'ajouteront?

[Français]

Mme Catherine Langlois: La composition du comité consultatif sur l'accessibilité universelle de VIA Rail a été calquée sur le comité consultatif de l'Office des transports du Canada. Nous avons pris la même liste de participants et nous avons demandé à ces gens-là s'ils souhaitaient faire partie de notre comité consultatif. Une bonne majorité a accepté. Ce sont des gens venant de différents groupes de défense des droits des personnes handicapées de partout au Canada, qui présentent différents types de handicap. Le comité se réunit une fois par trimestre.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Nous commençons le deuxième tour.

Monsieur Kram, vous avez la parole pour cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous les témoins d'être présents ici aujourd'hui. J'aimerais également vous remercier tous du travail que vous avez fait dans ce dossier. Je crois que tous les partis et tous les membres peuvent convenir qu'il est certainement très important de créer un système de transport plus inclusif et une société plus inclusive pour les personnes en situation de handicap. Selon l'audit, des progrès ont été réalisés, mais il y a toujours du travail à faire.

Sur ce, j'aimerais entendre tout d'abord les témoins qui représentent VIA Rail. À la page 14 du plan sur l'accessibilité, on explique la formation offerte aux gestionnaires et aux cadres supérieurs ainsi que la formation offerte au personnel du service à la clientèle. Je me demandais si les témoins de VIA Rail pouvaient préciser si la formation sur l'accessibilité est obligatoire pour les gestionnaires et les cadres supérieurs ainsi que pour le personnel du service à la clientèle.

• (1230)

Mme Marie-Claude Cardin: Oui, elle est obligatoire.

M. Michael Kram: Il faut mentionner deux choses. Dix-sept pour cent des gestionnaires et des cadres supérieurs n'ont pas du tout suivi la formation sur l'accessibilité, selon l'audit; 3 % du personnel de service à la clientèle ne l'ont pas non plus suivie. Comment est-il possible qu'autant de personnes aient été oubliées, étant donné que c'est obligatoire?

Mme Marie-Claude Cardin: La situation est inacceptable, et c'est pourquoi nous avons mis en place une procédure de suivi plus

rigoureuse pour l'avenir afin de nous assurer de ne plus jamais nous retrouver dans cette situation.

M. Michael Kram: Pouvez-vous expliquer comment il se fait que cette formation ait été négligée, pour commencer? Est-ce parce que certaines personnes n'ont pas pris connaissance d'un courriel ou parce qu'on n'a pas clairement communiqué que c'était obligatoire? Pourriez-vous faire la lumière sur ce qui s'est tout d'abord passé?

Mme Marie-Claude Cardin: Je crois que tout le monde savait très bien que c'était une formation obligatoire. Comme je l'ai dit, c'était inacceptable, et la formation aurait dû être suivie.

M. Michael Kram: Sur les 17 % de gestionnaires et de cadres supérieurs qui n'ont pas suivi la formation, y en a-t-il qui ont reçu des primes pour la période durant laquelle ils n'ont pas suivi la formation?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Notre régime de rémunération repose sur deux éléments majeurs: la contribution personnelle et les résultats de la société. Il a été mis en place en tenant tout d'abord compte du fait que nous sommes dans un environnement compétitif à la recherche d'individus de talent. Les personnes qui ont atteint certains objectifs liés à des indicateurs clés de performance ont reçu la rémunération qui leur était due.

[Traduction]

M. Michael Kram: Si je vous comprends bien, il se peut que certains gestionnaires et cadres supérieurs aient reçu leurs primes, même s'ils n'ont pas suivi la formation sur l'accessibilité. Est-ce exact?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Je vais revenir sur le fait que l'accessibilité est importante, comme plusieurs autres règlements et lois auxquels tous les cadres supérieurs de VIA Rail sont assujettis. Comme je vous le mentionnais, c'est un des indicateurs clés de performance qui est suivi. Je ne pourrais pas vous répondre de façon plus précise, mais je peux vous dire qu'une partie de la rémunération de nos cadres supérieurs est fixe et qu'une autre partie est variable. C'est pour nous assurer d'avoir un régime de rémunération compétitif sur le marché dans lequel nous évoluons.

[Traduction]

M. Michael Kram: Je me demandais si vous pouviez fournir une réponse écrite au Comité afin d'indiquer le nombre total de gestionnaires et de cadres supérieurs qui ont reçu des primes et qui n'ont pas suivi la formation sur l'accessibilité.

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Nous allons vous fournir cette information.

[Traduction]

M. Michael Kram: D'accord. Merci.

Je vais maintenant passer à un autre sujet et m'adresser aux témoins qui représentent l'Office des transports du Canada.

À la page 16 du rapport, on peut lire que les inspections visant à cerner les obstacles à l'accessibilité ont été effectuées de manière virtuelle, durant la pandémie, puis se sont poursuivies à la fois de manière virtuelle et sur place, après la pandémie.

Pour ce qui est des inspections virtuelles, étaient-elles simplement effectuées dans le cadre d'une réunion sur Zoom? J'aimerais bien savoir comment on peut effectuer une inspection exhaustive de manière virtuelle.

Mme France Pégeot: Je peux peut-être vous parler de l'approche que nous avons adoptée à l'égard de la conformité au nouveau règlement.

Lorsque le règlement est entré en vigueur, nous avons écrit aux 40 principaux fournisseurs de services de transport pour leur communiquer toutes les exigences réglementaires qui les touchaient. Nous leur avons demandé de nous envoyer un rapport écrit sur la manière dont ils allaient respecter ces règlements. Nous avons reçu les rapports et avons examiné leurs réponses, puisque c'était une exigence. Ensuite, nous avons décelé les secteurs où des problèmes se posaient et leur avons demandé de présenter un plan de mesures correctives, ce qui est la manière habituelle dont les organismes de réglementation s'assurent du respect d'un nouveau règlement.

Ensuite, nos agents responsables de l'application de la loi sont allés faire des visites sur place et ont vérifié certains aspects de ces plans de mesures correctives. Dans certains cas, ils se sont même rendus aux gares où, par exemple, il y avait encore un problème de signalisation et ont émis des sanctions administratives pécuniaires.

• (1235)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kram. Votre temps est écoulé.

Madame Bradford, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Valerie Bradford (Kitchener-Sud—Hespeler, Lib.): Merci, monsieur le président. Merci à tous les témoins d'être présents ici aujourd'hui et merci aux témoins en ligne de leur patience.

C'est un rapport très important, de toute évidence. Les personnes en situation de handicap dépendent encore plus des moyens de transport publics. Étant donné qu'elles peuvent rarement, en raison de leur handicap, disposer de leurs propres moyens de transport, nous devons nous assurer de les rendre accessibles.

Je vais poser mes premières questions à l'Office des transports du Canada.

La vérificatrice générale a cerné des obstacles à l'accessibilité, au moyen d'inspections, et a collaboré avec les fournisseurs de services de transport pour en éliminer certains. Vous venez tout juste d'expliquer à M. Kram que la grande majorité de ces inspections ont été effectuées de manière virtuelle. Selon ce que vous avez décrit, on dirait presque que c'était un sondage. Vous avez envoyé des questions, et ils y ont répondu. Je crois que c'est un peu difficile de comprendre comment les choses se passent sur le terrain.

Quels sont les avantages et les inconvénients des inspections virtuelles? Je sais que c'est sans doute plus efficace. Ces inspections peuvent en couvrir davantage, mais je ne suis pas certaine de leur efficacité.

Mme France Pégeot: La façon dont nous essayons de cerner les obstacles... bien entendu, c'est en faisant des inspections sur place. Dans le cadre du travail que nous avons fait sur le nouveau règlement, nous avons commencé par demander aux entreprises comment elles allaient le respecter. C'est une manière de faire.

Toutefois, nous pouvons cerner les obstacles par d'autres moyens. Nous avons, par exemple, un comité consultatif composé de groupes représentant les personnes en situation de handicap. Il

s'agit d'un forum où ces personnes peuvent nous faire part des obstacles qu'elles rencontrent.

Nous recevons également des plaintes. Nous en recevons environ... Ça dépend de l'année, mais je dirais que nous recevons plus ou moins de 160 à 170 plaintes par année. Les plaintes que nous recevons sont, encore une fois, une autre source importante d'information sur les obstacles que rencontrent les personnes en situation de handicap. Puis, bien entendu, nous effectuons des inspections.

Je dirais que tous ces outils, ensemble, nous permettent de cerner les obstacles et d'orienter nos activités.

Je devrais souligner qu'il y a aussi un nouveau règlement qui porte sur la planification et la production de rapports. On a demandé à tous les fournisseurs de services de transport de préparer un plan sur l'accessibilité de concert avec des personnes en situation de handicap. Ces plans seront publiés en ligne et les gens pourront faire des commentaires. Ils seront examinés tous les trois ans. Nous allons également utiliser ces plans pour nous renseigner sur la manière dont l'industrie progressera au chapitre de l'accessibilité.

Mme Valerie Bradford: Vous devez vous assurer que le processus en ligne est accessible, parce que c'est un autre problème, n'est-ce pas?

Mme France Pégeot: Bien entendu, c'est une question très importante.

Mme Valerie Bradford: Autre chose: la vérificatrice générale a constaté que vous avez effectué quelques inspections, mais que vous ne pouviez demander des données sur les plaintes aux fournisseurs de services que dans certaines circonstances. C'est troublant.

Pourquoi en est-il ainsi et quelles sont ces circonstances particulières? Si vous êtes censés superviser tout, pourquoi n'avez-vous pas accès aux données en tout temps?

Mme France Pégeot: Le type de données dont faisait mention la vérificatrice générale concernait les plaintes reçues par les entreprises. Bien entendu, nous recevons un certain nombre de plaintes. Nous effectuons des inspections et, dans ce contexte, nous pouvons avoir accès à l'information dont nous avons besoin pour faire notre travail.

Par exemple, nous n'avons pas accès aux données concernant les différentes plaintes que les compagnies reçoivent au sujet de l'accessibilité, lesquelles nous donneraient certainement une meilleure idée des obstacles que les personnes en situation de handicap relèvent et signalent aux entreprises. Pour obtenir ce genre d'information, nous demandons aux fournisseurs de service de transport s'ils veulent nous en faire part de manière volontaire. Nous savons que, dans certains cas, cela se fait déjà dans d'autres pays; nous allons donc nous pencher sur cette question également, et peut-être que nous adopterons une loi ici.

• (1240)

Mme Valerie Bradford: Je me demandais seulement pourquoi ça serait volontaire.

Madame Hogan, vous avez aussi mentionné que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et VIA Rail se sont surtout attachées au règlement des plaintes individuelles, mais qu'elles n'ont pas profité de l'occasion pour utiliser les données sur les plaintes afin de mieux comprendre les expériences vécues par les voyageurs.

Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Il semble que ce processus pourrait être amélioré. Elles n'ont pas une idée d'ensemble... Elles traitent de manière individuelle...

Mme Karen Hogan: Absolument. Je vous encourage à poser également des questions aux représentants des deux organisations. C'est bien qu'ils soient ici; sinon, c'est toujours à moi de répondre.

Pour ce qui est de VIA, nous avons constaté que, même si l'entreprise traitait les plaintes individuelles, elle n'a pas, disons, pris du recul pour effectuer une analyse plus exhaustive de toutes ses données en vue de dégager des tendances ou d'avoir une vue d'ensemble de la situation et de cerner un obstacle dont elle n'avait pas connaissance. Elle se concentrait seulement sur le traitement des plaintes individuelles.

Pour ce qui est de l'ACSTA, nous avons examiné la manière dont elle catégorisait ses plaintes. Elle les catégorisait selon la nature de la plainte, et non pas nécessairement selon le statut de la personne. Nous avons analysé certaines données et avons eu l'impression qu'il était possible de faire une meilleure extraction de leurs données sur les plaintes, parce que, bien qu'elle ait enregistré seulement 83 plaintes liées aux personnes en situation de handicap, environ, nous avons fait une recherche par mot en lien aux handicaps et nous avons trouvé près de 1 000 plaintes. Même si je reconnais qu'elles ne sont pas toutes liées à cette question, cela montre bien qu'il est possible de mieux comprendre les données et de les fouiller pour cerner les obstacles et les possibilités d'amélioration.

Mme Valerie Bradford: Merci beaucoup de cette réponse.

Le président: Votre temps est écoulé, madame Bradford, à moins que vous ayez une brève question à poser. Si c'est le cas, allez-y s'il vous plaît.

Mme Valerie Bradford: Merci beaucoup.

Madame Pégeot, vous avez fait mention un peu plus tôt de trois catégories de vol. Pourriez-vous nous dire en quoi elles consistent?

Mme France Pégeot: C'est lorsqu'on parle de la protection des passagers aériens, et non pas de l'accessibilité.

Lorsqu'un incident survient, il peut être attribuable à la compagnie aérienne; il peut lui être attribuable, mais être nécessaire pour des raisons de sécurité, ou il peut ne pas lui être attribuable. Une tempête de neige se retrouverait dans cette dernière catégorie.

Mme Valerie Bradford: Merci.

Le président: Merci à vous. Merci.

[Français]

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci, monsieur le président.

Madame Pégeot, puisque mon temps de parole n'est que de deux minutes et demie, je vais vous poser une question assez vaste, mais je vous demande d'aller à l'essentiel.

Vous avez mentionné que la réglementation actuelle était un peu contraignante. Si vous aviez des recommandations à faire pour changer cette loi, autant pour fournir aux Québécois et aux Canadiens un service de qualité que pour avoir un système plus compétitif, quelles seraient-elles?

Mme France Pégeot: Votre collègue m'a justement demandé de parler des trois catégories d'annulation de vol. Une des catégories

sujettes à interprétation, c'est la deuxième catégorie, c'est-à-dire sous le contrôle de la compagnie aérienne, mais nécessaire pour des raisons de sécurité. C'est là que nous sommes intervenus, notamment au moyen de décisions du tribunal qui ont permis de clarifier cette définition.

Il faudrait essentiellement rendre la Loi plus claire en ce qui a trait aux responsabilités des compagnies et aux situations qui sont manifestement extraordinaires et qui n'exigent pas d'indemniser un passager. C'est un exemple de la façon dont on pourrait clarifier la Loi actuelle. En fait, c'est une responsabilité législative qui revient aux parlementaires.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: D'accord.

Je crois que, dans vos effectifs, vous avez quatre employés à temps plein au Canada pour traiter tout ce qui concerne le programme d'accessibilité en matière de transports. Est-ce que vous considérez que c'est suffisant?

Mme France Pégeot: Nous faisons le mieux possible avec les ressources qui nous sont données. Récemment, nous avons reçu une injection assez importante de fonds, qui va nous permettre d'améliorer l'ensemble de nos capacités d'application de la Loi, entre autres sur les questions d'accessibilité.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Vous considérez donc l'embauche d'autres personnes.

Je pense qu'il y a aussi le fait que l'Office n'est peut-être pas au courant de tous les cas, car certains sont seulement envoyés aux compagnies aériennes. Il pourrait à la fois répertorier l'entièreté des cas et, aussi, s'attaquer de front à la question de l'accessibilité.

● (1245)

Mme France Pégeot: Effectivement, les cas qui sont envoyés directement aux compagnies aériennes et ceux qui le sont à l'Office sont deux choses différentes.

J'aurais peut-être dû être plus précise dans ma réponse précédente. Nous n'avons pas l'autorité nécessaire pour exiger ces données.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Est-ce que la Loi devrait changer en ce sens aussi pour vous donner l'autorité nécessaire?

Mme France Pégeot: C'est quelque chose qui pourrait être certainement considéré. Cela dit, les ressources financières que nous venons de recevoir vont nous donner une capacité supplémentaire de faire appliquer la Loi.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Nous avons donc deux changements importants à la Loi qui pourraient être considérés, et dont j'espère que les analystes affectés au Comité ont pris note.

Le président: Merci, madame Sinclair-Desgagné.

[Traduction]

Monsieur Desjarlais, vous avez deux minutes et demie, c'est à vous.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre avec la vérificatrice générale et ce que j'ai dit à la fin de mon dernier commentaire à la représentante de VIA Rail.

Il a été question d'un comité, un comité consultatif, qui superviserait le travail effectué dans le but d'atteindre de nombreux objectifs de VIA Rail, y compris le travail lié à la réservation et à l'achat en ligne ainsi qu'à l'accessibilité Web de ce site Internet. La représentante a aussi mentionné que ce comité était composé de personnes proposées en partie par le gouvernement.

Selon moi, il est très important de savoir quelles sont les exigences à respecter pour que le niveau de consultation soit jugé adéquat. Quel est le seuil à atteindre pour que la consultation soit jugée respectable? Ne faut-il pas tenir compte des expériences vécues par les personnes qu'on consulte tout en s'assurant que, quand elles nous parlent des aspects importants pour cette consultation, il y aura un suivi concernant les normes auxquelles peuvent s'attendre les personnes en situation de handicap dans le cadre des consultations?

Ma question est la suivante — et je sais qu'il s'agit peut-être d'un aspect qui n'a pas encore été examiné par le Bureau du vérificateur général — quelles sont les pratiques exemplaires à suivre lorsqu'on parle des consultations inclusives accessibles et significatives avec des personnes en situation de handicap? Selon vous, est-ce que les organisations qui ont fait l'objet d'un audit suivent les pratiques exemplaires, ou des lacunes ont-elles été relevées?

Mme Karen Hogan: Je vais peut-être demander à Mme Fortier si elle veut ajouter quelque chose à ce sujet, vu qu'elle s'est penchée davantage sur la question, mais je vous dirais qu'il est même indiqué dans la loi sur l'accessibilité qu'il ne devrait rien avoir pour nous sans nous; donc il est évident que la consultation est importante.

Ce que nous avons remarqué, lorsque nous nous sommes attardés sur les consultations liées à VIA Rail, c'est que nous ne savions pas clairement quelle importance elle accordait aux commentaires. Cela ne veut pas dire qu'elle les écartait tout simplement, mais plutôt qu'on ne savait pas quelle importance elle leur donnait.

Je ne sais pas si Mme Fortier veut ajouter autre chose sur les pratiques exemplaires.

Mme Susie Fortier (directrice, Bureau du vérificateur général): Nous avons examiné de nombreuses choses pour cerner les pratiques exemplaires, y compris les lignes directrices des Nations unies sur la façon de consulter les personnes en situation de handicap, ainsi que d'autres informations provenant du milieu universitaire. Nous avons aussi parlé à des personnes en situation de handicap pour savoir comment il convient de les consulter.

Vous avez mentionné l'inclusivité, l'accessibilité et l'engagement.

En ce qui concerne l'inclusivité, nous voulons nous assurer de consulter un vaste éventail de personnes afin de couvrir le plus de handicaps possible. Nous voulons être certains que la consultation elle-même est accessible parce qu'il existe de nombreux moyens de communication et, si nous n'en utilisons qu'un seul, cela pourrait limiter le nombre de participants et faire obstacle au processus de consultation. Nous voulons aussi que cette consultation ait de l'importance: nous voulons que les informations recueillies lors de la consultation soient traitées de façon réfléchie.

M. Blake Desjarlais: Les organisations, selon vous, ou du moins selon le Bureau du vérificateur général, se conformaient-elles à ces objectifs?

Mme Susie Fortier: Dans certains cas, oui. Nous avons parlé justement dans le rapport des consultations pour la nouvelle flotte de VIA Rail. Selon nous, cette flotte respectait un grand nombre de

ces bonnes exigences. Nous pouvons toujours effectuer une consultation plus large et, comme il est noté dans le rapport, certains éléments de programmes n'ont pas fait l'objet d'une consultation, par exemple la méthode d'enseignement pour la formation sur l'accessibilité. Donc...

M. Blake Desjarlais: Il n'y a pas eu de consultation. Eh bien!

Mme Susie Fortier: La consultation ne concernait pas un contenu précis.

M. Blake Desjarlais: D'accord. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Desjarlais.

Monsieur McCauley, vous avez cinq minutes, c'est à vous.

M. Kelly McCauley: Merci, monsieur le président.

Madame Cardin, j'aimerais m'adresser à vous et revenir sur les commentaires de M. Desjarlais et de M. Kram.

À combien s'élèvent les subventions fédérales que reçoit VIA Rail des contribuables ou du gouvernement, chaque année?

Mme Marie-Claude Cardin: Lorsqu'il est question d'accessibilité?

M. Kelly McCauley: Non, je veux dire, dans l'ensemble. À combien s'élèvent les subventions que reçoit VIA Rail du gouvernement?

Mme Marie-Claude Cardin: Je devrais avoir le montant, mais je dirais environ 400 millions de dollars par année.

M. Kelly McCauley: Très bien, et c'est de cela dont je voudrais parler, encore une fois, pour faire suite aux commentaires de M. Kram et M. Desjarlais. Les contribuables envoient presque un demi-milliard de dollars par année à VIA Rail, mais VIA Rail attend le rapport de la vérificatrice générale pour s'occuper de la question de l'accessibilité. Comment est-ce possible, et comment peut-on accepter que les contribuables donnent 400 millions de dollars, alors qu'un grand nombre de Canadiens n'ont pas accès à un service adéquat?

Ce n'est pas la même chose que de composer avec une vieille infrastructure. Je comprends qu'une station, quelque part, puisse être moins utilisée qu'une autre et que son infrastructure soit limitée, mais il s'agit de mesures essentielles que d'autres entreprises ne recevant pas 400 millions de dollars en subventions peuvent prendre pour les Canadiens. Qu'avons-nous fait pour en arriver là?

• (1250)

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Le programme de remplacement des trains représente un investissement de 1,5 milliard de dollars. Nous nous sommes assurés que...

[Traduction]

M. Kelly McCauley: Je suis désolé, mais ma question ne concerne pas la nouvelle flotte. VIA Rail a reçu 400 millions de dollars. Je parle du fait qu'une grande majorité de Canadiens n'ont pas accès au service. Comment est-ce arrivé? Comment se fait-il que VIA Rail demande 400 millions de dollars au gouvernement, chaque année, mais que l'entreprise n'offre pas de service adéquat à une foule de Canadiens?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: En fait, nous n'excluons pas de nos services les gens en situation de handicap, bien au contraire. Un plan existe, que nous exécutons. Pour ce qui est des nouveaux trains, nous pouvons ne pas en parler, mais, en ce qui concerne le plan, nous avons une équipe...

[Traduction]

M. Kelly McCauley: Pourquoi avons-nous besoin d'un plan à ce stade-ci? Nous sommes en 2023. Depuis que je fais partie du Comité, vous avez reçu près de 3 milliards de dollars en subventions; or, vous n'avez pas respecté votre mandat de servir une certaine tranche de la population.

J'essaie de vous faire comprendre que j'espère que vous prenez la situation au sérieux: l'inaction de VIA Rail est décevante. Vous ne cessez de demander plus d'argent au gouvernement, mais vous n'avez pas servi les gens qui ont de la difficulté à accéder à votre service.

En ce qui concerne le commentaire de M. Kram, je vois en ligne que 650 gestionnaires de VIA Rail ont reçu une prime, l'année dernière, pour une somme totale de 6,5 millions de dollars. Je sais que les primes sont fondées sur différentes choses. J'espère que VIA Rail y songera sérieusement et qu'elle dira à ses gestionnaires que, si les questions d'accessibilité ne sont pas réglées, ils ne seront pas admissibles à une prime l'année prochaine.

Vous avez des trains accessibles qui circulent, par exemple, entre Windsor et Québec. Quand seront-ils mis en service dans le reste du pays? Il est vrai que les Prairies n'ont peut-être pas le même achalandage, mais cela ne devrait pas empêcher les Canadiens des Prairies d'avoir accès à un service adéquat. À quel moment ces trains seront-ils mis en service?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Il y a deux éléments, ici.

Premièrement, comme vous l'avez mentionné, il y a les nouveaux trains. À l'extérieur du corridor Québec-Windsor, nos trains sont accessibles, mais pas totalement. Je vais demander à Mme Langlois de vous indiquer quelles sont les différences majeures.

Pour les gares situées à l'extérieur du corridor, il y a actuellement un plan visant à mettre des choses en place. Le plan est en cours d'exécution et ce sont bien entendu les montants que nous avons reçus au cours des dernières années qui le permettent.

Madame Langlois, je vous laisse compléter ma réponse.

Mme Catherine Langlois: D'accord.

Monsieur McCauley, je vous remercie de la question et de votre intérêt...

[Traduction]

M. Kelly McCauley: Excusez-moi de vous couper la parole.

Pouvez-vous nous communiquer ce plan ou nous en présenter un résumé avec un échéancier? Nous aimerions savoir quand ces problèmes seront réglés.

Mme Marie-Claude Cardin: Oui, bien sûr.

M. Kelly McCauley: Merci.

Est-ce tout le temps que j'avais, monsieur?

Le président: Il vous reste environ 20 secondes. Si vous le voulez, vous pouvez poser une dernière question.

M. Kelly McCauley: Parmi les employés occupant un poste en gestion, combien n'ont pas terminé la formation? Vous en avez seulement mentionné deux. Quel est le pourcentage total d'employés ordinaires et de cadres qui n'ont pas terminé la formation requise?

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Au moment actuel, je pense que 91 % de tous nos employés ont complété la formation. Bien entendu, il y a toujours de nouveaux employés qui se joignent à nous. Alors, quand il est question de tous les employés, il s'agit des employés de première ligne dans les trains, les centres de maintenance et autres. Comme nous l'avons mentionné, c'est une formation obligatoire. Pour les cadres, elle a été complétée à 100 %.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Yip, c'est à vous, vous avez cinq minutes.

Mme Jean Yip: Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à Mme Semaan, vu que c'est la première fois qu'elle se présente ici. Il ne s'agit pas de notre comité habituel. Habituellement, nous nous attardons sur le bon travail qu'ont effectué la vérificatrice générale et son équipe.

Sur ce, ma question s'adresse à Mme Pégeot et à Mme Cardin et elle concerne vos déclarations préliminaires sur le fait qu'il est primordial que les fournisseurs de services de transport promeuvent l'accessibilité dans leur organisation, et ce, à tous les niveaux.

Comment proposez-vous d'y parvenir, puisque les membres de votre équipe de gestion n'ont pas tous complété à temps la formation obligatoire sur l'accessibilité?

• (1255)

Mme France Pégeot: Nous avons différents outils à notre disposition. Bien entendu, il y a d'abord le cadre législatif et réglementaire, qui sert de fondement. Nous avons le RTAPH, le règlement sur les transports accessibles. Nous avons un tout nouveau règlement concernant la reddition de comptes et la planification. C'est par ce moyen que les fournisseurs de services de transport expliquent publiquement, tous les trois ans, de la façon dont ils ont l'intention de favoriser l'accessibilité, en fonction des consultations qu'ils ont tenues avec les personnes en situation de handicap.

En ce qui concerne le règlement dont nous sommes aussi responsables, j'ai répondu à votre collègue, plus tôt, en disant que nous avons demandé aux entreprises de nous expliquer comment elles avaient l'intention de respecter le règlement. Nous leur avons aussi demandé de nous prouver concrètement qu'elles respectaient le règlement; donc, il ne s'agissait pas seulement d'un sondage, je veux être très claire là-dessus. Je dirais que c'était une première étape.

Pour ce qui est de notre mandat, nous menons des activités liées à la conformité et à l'application. Nous avons aussi conçu des guides pour aider les divers fournisseurs de services de transport à respecter le règlement. Lorsque mes collègues et moi rencontrons des membres de la direction, nous les encourageons vivement et insistons sur le fait que c'est une priorité.

Récemment, par exemple, le PDG de l'association nationale des lignes aériennes a fait une déclaration; il a reconnu que l'association devait en faire davantage et il s'est engagé à faire mieux au chapitre de l'accessibilité. Évidemment, nous regarderons avec attention les mesures qui seront prises par la suite, mais l'important, c'est que l'association l'a reconnu. Ce ne serait pas juste de dire que je suis la seule responsable de cette prise de conscience, mais j'espère que les nombreuses interventions que nous avons faites à cet égard ont eu leur importance.

Mme Jean Yip: Merci.

Madame Cardin.

[Français]

Mme Marie-Claude Cardin: Comme je l'ai déjà mentionné, il est certain que l'accessibilité est une préoccupation très importante pour VIA Rail. Comme je l'ai dit à quelques reprises pendant cette réunion, notre comité de gestion en discute. Nous nous sommes assurés que tout le monde suivrait la formation et nous respectons les normes d'accessibilité dans la mesure du possible. Il reste encore du travail à faire, mais, pour chaque nouveau projet que nous entreprenons, nous nous assurons que les gens ayant des problèmes de mobilité ou les gens en situation de handicap sont consultés de façon appropriée.

[Traduction]

Mme Jean Yip: Merci.

J'aimerais donner le temps qu'il me reste à M. Fragiskatos.

M. Peter Fragiskatos: J'aimerais rapidement dire quelque chose, monsieur le président. Je ne pense pas avoir assez de temps pour poser des questions aujourd'hui.

Madame Cardin, si vous aviez été présente, ici, je serais allé vous voir après la réunion. Ce que j'ai à dire ne concerne pas les sujets soulevés dans le rapport, mais cela concerne certainement VIA Rail. Au nom des électeurs, et je sais que vous n'êtes pas directement responsables de cela chez VIA Rail, mais le train 82, qui relie London et Toronto, est en piteux état. Il n'est actuellement pas en service dans notre ville. J'espère que VIA Rail prend les mesures nécessaires pour rétablir le service, parce que c'est toujours un problème pour les usagers de London, qui souhaitent se rendre à Toronto pour prendre part à diverses activités, y compris aller travailler.

Je vous laisse y réfléchir. Je ne ferais pas mon travail si je ne profitais pas de l'occasion pour le dire publiquement, aux fins du compte rendu, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Le travail d'un député n'est jamais terminé, et il comprend différents aspects, donc vos commentaires sont évidemment les bienvenus, ici, lorsque nous recevons des responsables.

Je vous remercie tous d'avoir été présents aujourd'hui. Merci de votre patience.

Je vais maintenant lever la séance. Aux membres du Comité, nous nous reverrons jeudi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>