



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 018 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 16 février 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

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

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

Comité permanent des transports

Le mercredi 16 février 2005

• (1535)

[Traduction]

Le président (l'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour.

Nous recevons cet après-midi Paul Côté, dont la candidature a été proposée au poste de président et chef de la direction de VIA Rail.

Chers collègues, vous savez que le 2 février dernier, un certificat de nomination en date du 1er février a été déposé à la Chambre, puis que cette réunion a été organisée conformément aux articles 110 et 111 du Règlement. Je dois dire à M. Côté qu'elle a été organisée pour nous permettre de le rencontrer. Je suis certain que les députés auront des questions à vous poser sur votre façon de voir les activités et les politiques de VIA Rail.

Ce n'est pas une façon de faire très fréquente ici, parce que votre nomination n'a pas encore été confirmée. Elle fait partie d'un processus qui existe à la Chambre des communes depuis longtemps sur papier, mais qui est rarement utilisé. Vous faites partie d'une nouvelle vague, si je peux exprimer la chose ainsi.

Je vous souhaite la bienvenue aujourd'hui au nom de tous mes collègues ici. Je suis certain que vous savez que vous avez le droit de faire une déclaration préliminaire. Chose certaine, nous nous ferons un plaisir de vous écouter si vous souhaitez le faire.

Je vous invite à lancer la discussion.

M. Paul Côté (président et chef de la direction par intérim, VIA Rail Canada Inc.): Merci infiniment, monsieur le président.

Bonjour à tous, mesdames et messieurs les membres du comité permanent.

[Français]

Merci de l'invitation.

[Traduction]

Je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de me présenter devant vous. Je suis honoré que l'on ait songé à moi pour occuper le poste de président et chef de la direction de VIA Rail. Je vois en grande partie dans cette nomination une reconnaissance à l'endroit de l'équipe exceptionnelle avec laquelle j'ai eu le privilège de travailler à VIA Rail.

À mon avis, les comités comme le vôtre constituent un élément essentiel du processus parlementaire, et je suis très fier d'y prendre part. Les honorables membres qui siègent à cette table mettent en lumière les préoccupations et les intérêts des électeurs d'un océan à l'autre. Cela permet au gouvernement du Canada d'exercer son mandat de manière transparente et de s'assurer que les intérêts des Canadiennes et des Canadiens sont servis de la meilleure façon qui soit. À cet égard, je tiens à vous assurer mon appui et mon engagement les plus complets.

Le processus parlementaire ne m'est pas totalement étranger. Je travaille à VIA Rail depuis maintenant 26 ans et à ce titre, il m'est arrivé d'avoir occasionnellement affaire à votre comité.

Comme vous envisagez ma candidature aujourd'hui, je vais vous donner un bref aperçu de mon engagement personnel et de mon expérience professionnelle dans le secteur du rail voyageurs depuis quelques années.

Je travaille dans l'industrie ferroviaire canadienne depuis plus de 30 ans. Après avoir passé six années au Canadien National, j'ai fait mon entrée à VIA Rail au moment de sa création, en 1978. Je peux dire que j'ai joué un rôle dans presque tous les aspects des activités de VIA. Au tout début, je faisais du service à la clientèle directement sur le plancher des gares, puis j'ai gravi les échelons au sein de la société pour travailler au service à la clientèle, à l'exploitation et au marketing avant d'occuper mes fonctions actuelles. J'ai été chef de l'exploitation de VIA pendant trois ans avant ma nomination au poste de président et chef de la direction par intérim, qui remonte au 5 mars 2004, il y a presque un an.

J'ai acquis une vaste expérience et développé un profond respect pour les personnes avec qui je travaille. En tant que chef de l'exploitation, j'ai comme responsabilité de voir à ce que les trains roulent et que les services soient dispensés comme il se doit. Je m'assure toujours que l'on exerce des contrôles serrés sur l'efficacité et que l'on améliore la ponctualité, la fiabilité et la rentabilité des services de VIA et surtout, que l'on offre le meilleur service possible à nos clients.

[Français]

Je crois fermement au principe qui veut que l'exploitation des trains et le service à la clientèle ne fassent qu'un. Le rail voyageurs au Canada ne peut offrir un service de haute qualité s'il ne s'emploie pas en même temps à répondre constamment aux besoins et aux attentes des clients.

Mais cela n'a pas toujours été ainsi. Si j'y pense quelques instants, je me souviens d'une époque, à mes débuts chez VIA Rail, où l'exploitation des trains et la recherche de l'excellence du service à la clientèle étaient perçues comme deux fonctions distinctes. En fait, les clients étaient bien loin de constituer une préoccupation de premier plan.

Les 15 dernières années ont été marquées par une profonde transformation à VIA Rail. En étroite collaboration avec mes collègues, j'ai organisé ou favorisé l'adoption de nombreuses innovations liées à la sécurité, ainsi que de nouvelles façons de servir nos clients qui ont mené aux réalisations ayant fait de VIA le chef de file incontesté du rail voyageurs qu'elle est aujourd'hui.

Au cours des années 1990, nous avons innové au chapitre du service à la clientèle en regroupant sous une même fonction notre personnel à bord des trains et notre personnel de conduite des trains. Cette initiative, couronnée de succès, s'est avérée une façon rentable d'exploiter notre service de rail voyageurs, en gardant constamment à l'esprit que nos clients sont toujours notre principale priorité.

[Traduction]

Nous continuons de mettre au premier plan la nécessité de solidifier les liens qui nous unissent aux collectivités que nous desservons. En modifiant la façon dont nos fonctions de l'exploitation, du marketing et du service à la clientèle travaillent ensemble, nous avons amené nos équipes à mieux comprendre les besoins de nos collectivités et de nos clients, et à mieux y répondre. La saine gestion du service de rail voyageurs au Canada dépend, à mon avis, de la capacité de VIA de répondre à ces exigences au quotidien. À ce titre, VIA doit offrir un service sécuritaire et fiable; agir de façon proactive en matière de sécurité; protéger l'environnement et s'engager à offrir le meilleur service à la clientèle qui soit dans nos gares et nos trains. Nous allons continuer d'agir dans la même veine en favorisant l'innovation et la créativité dans tout ce que nous faisons, tout en maximisant les revenus et en contrôlant les coûts.

À VIA, nous sommes fiers de notre approche de gestion rentable axée sur la clientèle. Si jamais ma candidature au poste de président et chef de la direction de VIA est retenue, je compte bien collaborer avec le nouveau président, le conseil d'administration de VIA et notre équipe de direction pour assurer un leadership responsable face à notre actionnaire, le Parlement, à ce comité et à vos électeurs.

Pour terminer, je tiens à dire que mon expérience à VIA m'a montré que le rail voyageurs demeure important dans le coeur de bien des Canadiens. J'ai la ferme intention de travailler étroitement avec ce comité et ses membres et de continuer à faire en sorte que le transport des voyageurs joue un rôle à la fois responsable et pertinent pour l'avenir.

Je vous remercie beaucoup de votre attention, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Côté.

Nous allons maintenant passer à la partie la plus intéressante de la journée, qui est celle où les gens posent des questions. J'aimerais inviter M. Gouk à prendre la parole.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Merci, monsieur le président, et merci, monsieur Côté, de comparaître devant nous aujourd'hui. Laissez-moi d'abord vous féliciter pour votre nomination à ce poste élevé.

M. Paul Côté: Merci.

M. Jim Gouk: Il est très réjouissant de voir quelqu'un prendre du galon. J'ai travaillé au sein de la fonction publique pendant 22 ans et demi, aux services du trafic, et j'ai vu combien le travail des fonctionnaires peut être semé d'embûches, parce que la perception de ce qu'ils sont, de la fonction publique et de ses diverses composantes est souvent bien erronée. Je préfère voir à ce poste quelqu'un comme vous, qui a gravi les échelons, qu'une personne ayant fait l'objet d'une nomination politique, et j'ose espérer que cela signifie que nous mettons là quelqu'un qui comprend bien le système ferroviaire et qui va prendre des décisions dans le but d'offrir les services que VIA est censée offrir plutôt que d'agir par opportunisme politique.

J'aimerais que vous nous disiez quelles sont vos priorités générales concernant les activités de VIA Rail si vous obtenez ce poste. Où proposez-vous de mener VIA Rail d'ici cinq ans, disons?

• (1540)

M. Paul Côté: Pour commencer, monsieur Gouk, je vous remercie beaucoup de vos bons mots : ils me font très plaisir. Je suis très fier de mes réalisations et très fier d'être ici aujourd'hui. Je pense que les gens de VIA et la société elle-même en tireront de grands avantages.

Dans les circonstances actuelles, comme nous attendons toujours la nomination d'un président et par conséquent, que nous attendons un peu avant de prévoir l'avenir de l'entreprise sur le plan des investissements et de sa direction, je dirais que je vois le présent et l'avenir de VIA dans une vague de continuité. En effet, depuis un certain temps, nous mettons beaucoup l'accent sur l'excellence du service, l'importance centrale de la clientèle et la nécessité d'offrir exactement ce que vous venez de dire, soit le meilleur service auquel les consommateurs et les contribuables ont droit.

En termes clairs, notre entreprise s'est beaucoup améliorée avec le temps en ce qui concerne la responsabilité et le rendement financiers. On constate une amélioration exceptionnelle dans l'évolution des finances de la société. J'ai la ferme intention de continuer de focaliser sur l'efficacité et la productivité. Nous avons lancé des projets importants axés sur la productivité depuis quelques années, comme je l'ai dit dans mon exposé, et nous allons garder le cap.

Je crois aussi que notre société doit peut-être accorder un peu plus d'attention aux enjeux environnementaux. Aujourd'hui est le deuxième jour du Protocole de Kyoto. Nous avons fait des progrès environnementaux, mais l'environnement sera certainement un enjeu de premier ordre et même une priorité au cours des prochaines années, c'est évident.

Enfin, j'aimerais revenir au tout premier point, à ce que j'ai dit sur notre orientation à long terme. Elle très bien pour l'instant, parce que nous sommes en période de transition, comme l'a dit le ministre lorsqu'il est venu ici le 4 novembre dernier; l'année 2005 sera une année de transition pour VIA Rail. Je pense qu'il sera très important de stimuler la créativité et l'innovation chez nos employés. Nos grandes priorités resteront le service à la clientèle, la productivité, l'efficacité et l'environnement.

M. Jim Gouk: Compte tenu des priorités que vous venez d'énumérer, peut-être pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les ressources dont dispose VIA Rail. Sont-elles suffisantes pour la réalisation de vos plans en ce qui concerne l'équipement nécessaire pour l'établissement des horaires, le financement général, les rentrées de fonds, l'horaire d'accès aux chemins de fer et tout le reste? Avez-vous les ressources voulues pour que votre plan fonctionne? Que vous manque-t-il et de quoi auriez-vous besoin en particulier pour optimiser vos ressources?

M. Paul Côté: Monsieur Gouk, nous avons dit dans diverses études et présentations que pour la croissance de notre société, nous devons analyser la possibilité d'ajouter de nouveaux circuits, d'augmenter la fréquence des voyages et de nous doter de trains plus rapides. Nous avons inévitablement besoin d'investissements pour cela.

Je ne peux pas vous dire combien il nous faudrait. Je ne pense pas que ce soit mon rôle pour l'instant de le déterminer. Je devrai certainement participer à ce processus avec le ministre, mais si nous voulons favoriser la croissance et augmenter notre part du marché, nous aurons besoin de trains plus rapides et plus nombreux un moment donné.

Pour ce qui est de l'équipement, j'ai discuté avec le ministère au début de l'automne et nous avons parlé des priorités exactement de la façon dont vous venez de poser votre question. En toute honnêteté, notre équipement a 25 ou 30 ans; je pense en particulier à notre flotte de trains LRC dans le corridor et à nos locomotives GM. Leur fiabilité devra bientôt être réévaluée.

Pour ce qui est des ressources dont nous disposons maintenant, je pense qu'à long terme, il faudra nous asseoir avec le ministre pour établir clairement les besoins futurs, dès qu'il sera prêt à le faire. Encore une fois, je vous renvoie à ce qu'il a dit lorsqu'il a comparu ici, soit que sa priorité est de procéder à la nomination du président, du chef de la direction et des membres du Conseil d'administration, puis de nous demander de décrire nos besoins futurs. J'espère que le tout se fera très bientôt pour que nous puissions mettre nos besoins par écrit.

M. Jim Gouk: À votre avis, vous qui avez gravi les échelons au sein de VIA Rail, comment pourrait-on définir les divers secteurs d'activité de VIA Rail? La société est présente dans tout le pays et offre divers types de services. Lorsque je parle de types de services, je pense aux trains de banlieue, au rail voyageurs et au tourisme. Quelle serait l'importance de ces différents services dans les différentes parties du pays? Quels types de services offrez-vous dans les différentes régions?

• (1545)

M. Paul Côté: Dans le centre du Canada, nous offrons du transport interurbain. Nous n'y avons pas de trains de banlieue, comme vous le savez, bien qu'à certains endroits, nous menons des activités parallèles avec le réseau de GO Transit, de Toronto. Nous avons donc des trains interurbains dans ce corridor.

Dans l'Est, il existe un marché de longue date; les gens utilisent le train pour rendre visite à leurs amis et à leur famille. C'est en train de changer graduellement en raison de la présence des lignes aériennes abordables, qui ont eu une incidence importante sur notre achalandage et nos revenus. Nous sommes en train de redéfinir notre produit.

Dans l'Ouest, comme vous le savez, nous offrons des services de transport interurbain à grande distance. Nous faisons le voyage de Toronto à Vancouver trois fois par semaine, en tout temps de l'année. C'est une proposition coûteuse, vous le savez très bien. C'est pourquoi au début des années 90, nous avons redéfini une partie de nos produits afin de générer un rendement supérieur du point de vue de la rentabilité. Prenons l'exemple du train à grande distance de l'Ouest, qui vous intéresse sans contredit : 60 p. 100 des passagers de ces trains sont Canadiens, 20 p. 100 sont Américains et 20 p. 100 proviennent d'autres pays.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Madame Saint-Hilaire.

[Français]

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

Merci, monsieur Côté, de comparaître aujourd'hui devant nous. Je suis très heureuse de vous rencontrer. Je veux vous souhaiter bonne chance et vous féliciter.

M. Paul Côté: Merci.

Mme Caroline St-Hilaire: D'emblée, je vous dirai que je suis inquiète et rassurée en même temps de savoir que vous seriez le nouveau PDG de Via Rail, parce que vous êtes au sein de cette entreprise depuis presque toujours.

En fait, je reprenais ce que vous disiez intégralement: « En toute honnêteté je peux dire que j'ai joué un rôle dans tous les aspects de Via. » Vous me permettez donc probablement de vous poser des questions un peu sur le passé de Via Rail. Je n'ai pas envie d'attaquer Via Rail, parce que comme cliente régulière, je pense que c'est un des moyens de transport que nous devons privilégier, comme société.

Toutefois, il y a deux choses sur lesquelles j'aimerais que vous élaboriez. À la suite de la comparution devant ce comité de M. Lapierre, ministre des Transports, dans le cadre de l'étude des crédits, on constatait qu'il y avait une diminution du budget.

Comme nouveau PDG et compte tenu de la diminution du budget, même si 2005 est une année de transition, comment pourriez-vous faire, dans un avenir rapproché, pour améliorer le transport ferroviaire alors que la critique, on le sait, est plutôt mauvaise? Comme nouveau PDG, comment pourriez-vous faire en sorte d'améliorer le service de transport de passagers, avec moins de moyens?

M. Paul Côté: Les moyens dont nous disposons sont tout de même significatifs, il faut le dire. La subvention a été établie au même montant, pour l'année qui vient, que pour l'année précédente.

Comme je l'expliquais il y a quelques instants, il est évident, dans une perspective à moyen et à long terme, que pour pouvoir véritablement augmenter notre part de marché et notre présence dans le marché, il faudra des investissements. Les voies ferrées sur lesquelles nous exploitons nos trains et qui sont la propriété des compagnies ferroviaires de marchandises sont saturées. Le fait que nous ayons eu certaines difficultés d'exploitation est, bien sûr, lié à leurs succès. On doit le reconnaître, ils ont fait des efforts pour arriver là. Il y a aussi eu des changements dans l'exploitation de leur système qui ont fait en sorte que nos trains ont été désavantagés dans leur rendement quotidien.

Je pense qu'avec les ressources que nous avons actuellement, nous pouvons faire mieux. L'argument des ressources insuffisantes ne devrait pas servir à nous empêcher de nous améliorer. Je pense à la question de la fiabilité du matériel roulant, par exemple. En matière de fiabilité, de performance du matériel mécanique et des retards, nous avons fait cette année d'énormes progrès par rapport à l'an dernier, et nous devons continuer dans cette voie. La qualité, d'après moi, ne passe pas nécessairement par un investissement. Cependant, la croissance et l'évolution de la compagnie pour atteindre des objectifs plus grands passent par un investissement, et ce, comme je le disais, sous réserve d'une discussion avec le ministre.

J'ai lu les remarques du ministre Lapierre. Il disait que lorsque le processus de nomination sera complété, il s'attend à ce que la nouvelle direction aille le voir afin de pouvoir discuter d'études qui ont déjà été faites. Il a aussi dit qu'on n'avait pas besoin de nouvelles études, qu'on en avait déjà. Je sais que vous en avez discuté, que vous avez soulevé ce point. Il suffit maintenant de choisir l'option qui sera la meilleure pour l'entreprise, mais également en fonction du contexte politique.

Je continue à dire qu'il est possible de faire mieux avec les ressources que nous avons et je m'emploie, depuis que j'e suis en poste par intérim, à rappeler aux gens que cet engagement doit être un engagement quotidien. Nous devons encourager l'innovation, la créativité et chercher des moyens de faire mieux avec ce que nous avons.

•(1550)

Mme Caroline St-Hilaire: Que fait-on au sujet des wagons Renaissance? Êtes-vous conscient qu'il y a eu des problèmes, des ratés? Comment faites-vous pour régler le problème?

M. Paul Côté: D'abord, nous allons les garder et nous allons continuer à les améliorer.

J'étais là, au début des années 1980, quand on a acheté la flotte de voitures LRC de Bombardier. Nous avons passé par le même chemin difficile pour implanter le nouveau matériel. J'ai souvent parlé avec M. David Gunn, président d'Amtrak, qui m'a dit qu'il avait également éprouvé toutes sortes de problèmes lors de l'implantation des trains Acela. Nous allons en venir à bout. Je suis confiant que les problèmes vont se régler. On a déjà réglé beaucoup de problèmes attribuables aux wagons Renaissance depuis leur implantation. Nous avions anticipé et prévu certains problèmes qui nécessiteraient des changements, mais malheureusement, il y a eu certains autres problèmes que nous n'avions pas anticipés. Par ailleurs, nous nous employons à les corriger. Je peux vous dire que la performance des trains va s'améliorer. Nous allons les garder, et les clients vont être satisfaits.

Mme Caroline St-Hilaire: Avez-vous l'intention de soumettre au ministre la proposition d'un train rapide entre Montréal et Québec?

M. Paul Côté: Ce que je me propose de faire, madame, c'est d'expliquer au ministre, conformément à sa demande, les options qui sont disponibles. Les études sont là, elles ont été faites dans le passé. Que ce soit pour les trains à grande vitesse, pour les trains pouvant atteindre 125 milles à l'heure, pour le statu quo, pour la rive nord ou pour la rive sud, ces études ont toutes été faites. Ce que nous avons compris dans le message du ministre, c'est qu'il veut que nous nous assoyions avec lui et que nous lui expliquions ces projets, les coûts, les avantages, les bénéfices, et après cela, selon la politique du gouvernement, que je ne connais pas, il prendra une décision ou formulera une recommandation qui vous sera sans doute soumise pour que vous en discutiez.

Mme Caroline St-Hilaire: Selon les études que vous avez déjà entre les mains, n'avez-vous pas de recommandation précise à faire sur le train rapide entre Montréal et Québec?

M. Paul Côté: Non. Je n'en ai pas, précisément pour la raison que je vous ai donnée, madame. Si j'avais le loisir de connaître les priorités, les politiques du gouvernement—que j'aurai sans doute un jour le privilège de connaître en discutant avec le ministre—, je pourrais davantage me concentrer sur l'initiative que l'on doit mettre de l'avant. À ce moment-ci, cependant, je n'ai pas d'idées sur ce sujet. Nous allons procéder par étape, comme le ministre le demande, et nous pourrons, je l'espère, vous présenter les options retenues, dans les plus brefs délais.

Mme Caroline St-Hilaire: Merci beaucoup, monsieur Côté.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Côté. Merci, madame St-Hilaire. Monsieur Martin.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aime l'ordre qui règne à ce comité.

Le président: Nous sommes très civilisés ici.

M. Pat Martin: Merci, monsieur Côté.

Je ne suis pas un membre permanent de ce comité, mais je suis content d'être ici.

Je m'intéresse particulièrement à tout le processus de nomination des dirigeants dans les sociétés d'État. Je sais que demain, le président du Conseil du Trésor va déposer un document sur la réforme des sociétés d'État sur les plans de la responsabilité et de la transparence. Il portera notamment sur la clarification, à tout le moins, du processus de nomination.

Je pense qu'en avril 2004, le ministre Alcock a présenté un nouvel ensemble de lignes directrices assez rigides sur la façon dont devrait s'articuler le processus de nomination. Bon nombre d'entre nous avons été complètement interloqués de voir que la première nomination prestigieuse faite peu après a été celle de Gordon Feeney à Postes Canada, une nomination complètement contradictoire avec les lignes directrices mêmes que le président du Conseil du Trésor venait de présenter en avril 2004.

Je suis soulagé de voir que le processus d'aujourd'hui est plus conforme à ce que veulent les Canadiens, et je tiens à féliciter le comité et le ministre pour cela. Nous ne mettons pas la charrie devant les boeufs, et ce comité a la possibilité de vérifier cette candidature avant que la personne ne soit véritablement nommée. Je pense qu'il faut s'en réjouir : cela correspond beaucoup mieux à ce que nous voulons. Nous voulons éviter que le public en général ait l'impression qu'il y a du copinage et que ces nominations sont celles de vieux amis plutôt que des nominations fondées sur le mérite et la compétence.

Dans votre cas, je ne peux imaginer une personne plus qualifiée. Personnellement, je suis ravi de voir quelqu'un qui a gravi tous les échelons à partir de zéro, rien de moins, jusqu'aux niveaux supérieurs. Je doute qu'on puisse trouver quiconque autour de cette table capable de trouver des failles dans cette nomination-là.

Ce qui dérange le plus les députés de l'opposition, c'est l'aspect de favoritisme dans le copinage, la nomination de personnes ayant des liens particuliers avec le parti au pouvoir, peu importe qui est au pouvoir. Dans le cas de Feeney, le ministre a déjà siégé au conseil d'administration de la même banque que Feeney. Lorsque le ministre était économiste en chef à la banque, Feeney siégeait au conseil d'administration, de même que le président du comité de nomination de Postes Canada, M. Ritchie. Trois gars du même conseil d'administration se nomment donc l'un l'autre à des postes supérieurs dans des sociétés d'État, et c'est tout simplement fondamentalement déplorable du point de vue de tout le monde.

Le pire de cette nomination, c'est qu'elle a été faite d'abord, puis que le comité en a été avisé et a eu l'honneur de l'examiner après coup. C'est dans ce contexte que je m'intéresse au processus d'aujourd'hui.

D'abord, presque tous les comités permanents proposent des motions afin que nous élaborions et mettions en place un processus de nomination qui obligerait le gouvernement à publier la liste des compétences de la personne dans la *Gazette du Canada*, tous les liens possibles que cette personne pourrait avoir avec le parti au pouvoir et tous ses conflits d'intérêts possibles. Autrement dit, on justifierait pourquoi cette nomination est valable. Le ministre aurait le devoir de fournir cette information en premier plutôt que de laisser un comité aller à la pêche pour essayer de faire sortir la vérité.

•(1555)

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Posez une question.

M. Pat Martin: Je vous demande pardon?

Le président: Je n'ai rien dit. Il y a de la statique de ce côté.

M. Pat Martin: Y a-t-il une règle à ce comité qui dicte que la période de questions et de commentaires se limite strictement aux questions, monsieur le président?

Le président: Non, pas du tout.

M. Pat Martin: Alors de qui vient l'idée que je devrais m'arrêter en cours de route? Vient-elle de vous, Karygiannis?

L'hon. Jim Karygiannis: Parlez-vous de moi, monsieur?

Le président: Continuons.

L'hon. Jim Karygiannis: Si vous parlez de moi, je pensais seulement que vous alliez poser une question un moment donné.

Le président: Un instant. Veuillez poursuivre, monsieur Martin. Les gens sont parfois mesquins.

M. Pat Martin: Merci.

Je vais poursuivre. Je pensais avoir la parole.

Je m'intéresse surtout à ce qui va suivre. Nous appliquons actuellement l'ancienne façon de faire pour la nomination des dirigeants. Je ne sais pas à quand elle remonte, ni si nous suivons maintenant les lignes directrices d'avril 2004 ou si elles ont été abandonnées lorsque le ministre a commencé à concevoir de nouvelles lignes directrices... Chose certaine, dans l'état actuel des choses, il revient au comité d'examiner le CV du candidat et la nomination.

Je me demande quelle est la prochaine étape du processus après que le comité a fini de vous rencontrer, de vous interroger et qu'il a approuvé la nomination. À votre connaissance, comment serez-vous nommé officiellement au poste que vous occupez de façon intérimaire?

Le président: Je ne sais pas. Êtes-vous en mesure de répondre à cette question, monsieur Côté? Elle est très technique, et à mon avis, la réponse se trouve dans le Règlement.

M. Paul Côté: Je suis désolé, je ne vous ai pas compris, monsieur le président.

Le président: Le Règlement décrit toute la procédure de la Chambre.

•(1600)

M. Pat Martin: Vous a-t-on donné une idée du moment où vous pouvez vous attendre à être nommé officiellement plutôt que de façon intérimaire?

M. Paul Côté: Non. On m'a seulement appelé à comparaître ici aujourd'hui, et je ne sais pas ce qui va arriver après.

M. Pat Martin: Je vois dans votre curriculum vitae et vos expériences professionnelles que vous avez préparé en 2004 le plan d'affaire de 2005-2009 pour le ministre. Je comprends que vous l'indiquiez, parce que je l'inscrirais dans mon CV moi aussi si j'étais vous.

M. Paul Côté: Oui.

M. Pat Martin: Le présentez-vous tout simplement au ministre ou fera-t-il l'objet de tout un examen après son élaboration?

M. Paul Côté: Et bien, nous devons soumettre notre plan d'affaire quinquennal au ministre chaque année avant une certaine date, ce que nous avons fait. Nous avons respecté l'échéancier. Il y a des discussions au sein du ministère ainsi qu'entre le ministère des Transports, les Finances et le Conseil du Trésor sur les différentes initiatives.

Pour l'instant, nous n'avons toujours pas reçu d'approbation finale, donc notre plan est toujours entre les mains du ministre et nous attendons ses instructions.

Le président: Merci, monsieur Côté. Merci, monsieur Martin. Nous allons revenir à vous.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci. J'apprécie beaucoup le fait que vous m'appeliez « monsieur ».

Monsieur Côté, le fait d'avoir travaillé pour le CN au moment où VIA a été... J'ai été inspiré et j'ai continué.

J'ai regardé votre CV et je suis très impressionné de la façon dont vous avez gravi les échelons et tout le reste. Cependant, j'ai quelques questions en tête et je pense qu'il serait bien de vous les poser ici pour que tout le monde en connaisse les réponses.

À propos des difficultés que VIA Rail a connu récemment, pouvez-vous décrire votre rôle sur le plan de la gestion et nous dire si vous êtes intervenu de quelque façon pour régler les problèmes de VIA?

M. Paul Côté: Vous voulez dire...

L'hon. Jim Karygiannis: Les commandites.

M. Paul Côté: Vous parlez de 2004?

L'hon. Jim Karygiannis: De l'exercice 2003-2004 et de tout l'émoi, si je peux m'exprimer ainsi, que cela a suscité dans les médias.

M. Paul Côté: D'abord et avant tout, lorsque je suis arrivé à ce poste, il y a environ un an, je craignais que toute ces préoccupations éclipsent l'importance du service à la clientèle et que les travailleurs de première ligne, ceux du département de mécanique et des différentes activités perdent de vue le fait que VIA Rail n'est pas un objet de controverse. VIA Rail est là pour servir ses clients. Nous avons délibérément établi des stratégies pour que personne n'oublie nos objectifs premiers.

Voilà en quoi le message consistait, en gros. Il y a des difficultés et des problèmes au sein de la société en ce moment. Nous n'avons pas besoin d'autres problèmes, donc je vous demande, à vous les employés de première ligne et travailleurs des différents secteurs, de continuer votre travail.

Nous sommes très fiers de la façon dont les gens ont réagi à ce message. Ils ont fait du très bon travail et nous ont permis de continuer. Cependant, nous avons aussi pris très au sérieux le rapport de la vérificatrice générale. Je peux vous garantir que la direction s'est attaqué au problème rapidement dans sa gestion interne.

Par exemple, nous avons parlé des commandites. Comment évaluons-nous les commandites avant de les accepter? Comment estimons-nous la valeur des commandites après coup? Adoptons des règles pour le faire et documentons-les.

Il en va de même de l'administration des contrats : assurons-nous que nos contrats sont compétitifs, qu'ils sont en place avant que les services et les produits ne soient offerts ou reçus et que nous respectons nos horaires.

Nous avons donc pris la chose très au sérieux et nous nous y sommes attaqués. Nous avons commencé tout de suite à élaborer un code de conduite pour la société et avons établi les paramètres nécessaires à la création d'un poste d'agent de la conformité, qu'on pourrait aussi nommer ombudsman.

Je suis très heureux d'annoncer au comité que nous tiendrons une réunion du conseil d'administration la semaine prochaine : les comités sont prévus le lundi et le conseil, le mardi. Nous allons déposer la version finale du code de conduite que nous proposons au conseil d'administration et qui s'appliquera à tout le monde dans la société. Notre proposition comprend aussi la création d'un poste d'agent de la conformité, afin que les gens qui ont l'impression d'être témoins d'actes répréhensibles au sein de la société puissent le signaler quelque part. Nous allons suivre le dossier de près; c'est un problème qui a été mentionné dans le rapport.

Je suis très content des progrès que nous avons réalisés pour rester concentrés sur nos priorités et régler les problèmes soulevés par la vérificatrice générale.

Le comité doit savoir aussi que lorsque la commission Gomery a été établie, tous ont reçu la consigne de coopérer à 100 p. 100 avec elle, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons remis à la commission tout ce qu'elle nous a demandé. Nous n'avons rien caché. Nous n'avons montré aucune résistance. Nous avons répondu à ses demandes dans une perspective très proactive et positive.

Je suis sûr que certains d'entre vous avez entendu nos représentants témoigner. Je peux vous garantir que nous avons coopéré. Nous attendons avec impatience les résultats de cette enquête et nous allons les lire avec attention. Nous avons collaboré totalement avec la commission.

• (1605)

L'hon. Jim Karygiannis: Je vais vous poser une question plus difficile, si vous me le permettez, monsieur Côté. J'apprécie sans contredit votre sérieux, de même que les réponses que vous nous avez données et tout ce que vous avez fait pour mettre la société d'État à jour.

De 2001 à 2004, vous avez été chef de l'exploitation, et de 1998 à 2000, vice-président du service à la clientèle et de l'exploitation. Je suis certain que vous apportez beaucoup de connaissances au conseil et que VIA va en profiter grandement; je suis sûr aussi que les quatre ou cinq prochaines années seront probablement parmi les meilleures de VIA. Lorsque vous occupiez vos fonctions précédentes, avez-vous jamais eu contact avec quoi que ce soit qui soit lié à l'enquête des commandites ou aux « difficultés » liées aux commandites?

M. Paul Côté: Non, jamais, monsieur. Mon travail n'avait aucun lien avec les commandites. Je pense que vous présentez bien la chose. Comme je l'ai dit dans mon exposé, ma préoccupation et mon travail concernaient l'exploitation des trains et la prestation de services. C'est tout. Je n'ai jamais touché directement à l'un de ces dossiers.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Le président: Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Merci beaucoup.

Je veux vous souhaiter la bienvenue et vous féliciter. Je suis heureux que vous ayez pu être des nôtres aujourd'hui.

Lors d'une comparaison devant le comité il y a quelques années, le ministre des Transports a admis qu'il y avait eu dépassement au chapitre des coûts de remise à niveau des wagons Renaissance. Cette

situation était en partie attribuable à la nécessité de hausser les normes d'accessibilité. Ces coûts avaient augmenté considérablement, passant de 135 millions de dollars à 165 millions de dollars, et ne visaient qu'une partie de l'ensemble des wagons—106 sur 139, si je ne m'abuse.

Depuis lors, l'OTC a émis une ordonnance indiquant à Via Rail les normes d'accessibilité à respecter. En outre, plusieurs cas de bris d'équipement en raison de rudes conditions hivernales ont été médiatisés—portes qui ne fermaient pas, tuyaux gelés, etc. Il est donc possible que d'autres coûts viennent s'ajouter au budget de 165 millions de dollars d'ici à ce que l'intégration de ces wagons à la flotte de Via Rail soit menée à bonne fin.

Combien de fonds supplémentaires Via Rail devra-t-il investir pour respecter les normes d'accessibilité recommandées par l'OTC et pour hiverner les wagons Renaissance, et Via Rail prévoit-il toujours que seulement 106 des 139 wagons devront être mis en service?

M. Paul Côté: Je vous remercie, monsieur.

Je vais commencer par répondre à votre dernière question. Oui, nous prévoyons toujours que 106 wagons seront nécessaires. Il y en a donc 33 qui sont gardés en réserve et dont nous n'avons pas besoin pour le moment. La somme que vous avez indiquée, 165 millions de dollars, est toujours valable. Nous n'avons pas dépassé ce montant en apportant les modifications nécessaires à la suite des problèmes qui se sont manifestés depuis la mise en oeuvre de l'équipement, des problèmes qui touchaient les marches, les soufflets et différentes choses du genre. Tous ces éléments ont été pris en compte dans le budget de 165 millions de dollars.

Pour ce qui est de l'ordonnance de l'OTC, les tribunaux ont été saisis de la question et aucune décision n'a encore été rendue. Je ne peux donc pas formuler de commentaires à ce sujet ou préjuger de l'aboutissement de ce dossier et des exigences qui nous seront imposées, le cas échéant, quant à la modification de l'équipement. Je préférerais donc laisser cette question de côté parce qu'elle est toujours devant les tribunaux. Je ne voudrais pas me compromettre.

Nous parlons donc de dépenses de 165 millions de dollars.

J'aimerais faire une dernière précision. Il nous faudra apporter, comme dans le cas de tout autre équipement, des modifications additionnelles en fonction des besoins déterminés par nos équipes régionales qui utilisent cet équipement, que ce soit dans le corridor ou dans l'Est du Canada. Ces modifications feront l'objet d'allocations budgétaires distinctes, comme c'est le cas pour tout autre type d'équipement. L'équipement est déjà en service et tout ajustement requis pour augmenter le niveau de satisfaction de la clientèle ou mieux définir le produit sera traité de façon indépendante et comptabilisé en conséquence.

• (1610)

M. Andrew Scheer: J'aimerais parler des besoins futurs de Via en matière de fonds d'immobilisation. Certains ont laissé entendre que le maximum fixé à 170 millions de dollars est insuffisant étant donné les pertes d'exploitation de Via et ses besoins en matière de remplacement des immobilisations. Par ailleurs, d'autres possibilités s'offrent à Via Rail pour réduire sa dépendance financière. Le rapport annuel de Via Rail indique un montant d'environ 50 millions de dollars par année en frais d'amortissement.

Ces 50 millions de dollars sont-ils suffisants pour répondre aux besoins de remplacement des immobilisations de Via Rail de façon permanente ou convient-il de prévoir également un amortissement différé au titre du réinvestissement dans les immobilisations?

M. Paul Côté: J'ai répondu tout à l'heure à l'un de vos collègues que dans l'état actuel des choses, nous pouvons nous débrouiller avec les ressources à notre disposition. Je me réjouis d'entendre le ministre affirmer qu'il est disposé à prêter une oreille attentive à d'autres solutions pour le développement et l'expansion de l'entreprise. Quelle forme cela pourrait-il prendre? Je l'ignore. Comme je l'ai dit, nous avons des plans. Nous avons réalisé des études. Il y a différentes avenues possibles et la quantité de fonds requis pour injecter des capitaux dans l'entreprise dépendra bien sûr de l'option choisie.

Je ne sais donc pas exactement quel niveau de financement nous allons recommander au ministre. Il faudra discuter davantage. Je le répète: je ne cherche pas à détourner la question; je veux simplement suivre le processus établi par le ministre dans ses priorités.

Ma nomination et la nomination d'un président—pas dans cet ordre, bien évidemment—et du conseil d'administration... Dans son rapport rendu public hier, la vérificatrice générale indiquait que huit des 13 membres du conseil d'administration avaient terminé leur mandat, une situation que le ministre voudra peut-être régler. Je ne sais pas. Lorsque cela sera fait, nous pourrons tous nous mettre à la tâche.

M. Andrew Scheer: Pourriez-vous nous dire quelle proportion du financement maximal de 170 millions de dollars est destinée à combler les besoins en remplacement d'immobilisations?

M. Paul Côté: En toute honnêteté, je ne me souviens pas du chiffre. Il faudra que je vérifie. Avec votre permission, monsieur le président, je pourrai vous revenir avec une réponse à ce sujet. Je ne m'en souviens tout simplement pas et je n'ai pas ces chiffres avec moi. Je suis désolé et je vous prie de m'en excuser.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Scheer.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Côté. C'est un plaisir pour moi de vous voir ici. On vous remercie.

Tout à l'heure, vous avez dit que vous avez déjà posé des gestes favorables à la protection de l'environnement. J'aimerais que vous nous donniez un aperçu de ces gestes.

Cependant, j'aimerais surtout que vous nous parliez de votre contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, étant donné qu'aujourd'hui marque le début du Protocole de Kyoto.

Je voudrais savoir si vous serez appelé à contribuer ou s'il est dans votre intention de proposer un plan stratégique de développement du transport de passagers, dans le but de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. On sait en effet que le transport en commun pourrait aider à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. J'aimerais savoir ce que vous prévoyez faire à ce sujet.

M. Paul Côté: Je vous remercie de votre question. Quant à l'environnement, je vais essayer de vous résumer la situation de la façon suivante. D'abord, on a commencé par veiller à l'établissement d'une politique environnementale dans l'entreprise, ce qui n'existait pas précédemment. Cela remonte au début de 2000 et de 2001. Cette politique a fait en sorte que nos centres de maintenance ont été certifiés ISO14001. Je pense que c'est la norme en environnement. Ainsi, nos centres de maintenance à Vancouver, Winnipeg, Montréal et Toronto sont certifiés.

Nous avons installé à bord de nos trains des systèmes de toilettes. Cette année, en 2005, nous compléterons ce programme. Vous savez que les chemins de fer, historiquement, n'étaient pas reconnus pour être très avant-gardistes ou modernes à cet égard. Tout le nouveau matériel qui a été acheté, par exemple les wagons Renaissance, ont un système de rétention pour les toilettes. L'ensemble de la flotte sera donc modifié. Nous prévoyons qu'à la fin de 2005, tout cela sera complété.

En 2001, nous avons acheté 21 nouvelles locomotives de General Electric qui, comparativement aux locomotives achetées il y a 20 ans, ont des caractéristiques différentes sur le plan des émissions de gaz. Je ne pourrais pas vous donner les chiffres exacts, monsieur Carrier, mais je pourrais revenir vous en parler un autre jour. Actuellement, nous avons un projet de remise à neuf de notre flotte de locomotives General Motors que nous avons achetées il y a plus de 20 ans.

Lors de nos discussions avec le ministre sur l'avenir de VIA Rail et sur les besoins en termes d'investissements, nous soulèverons la nécessité d'étudier à fond les options qui se présentent à nous: remettre à neuf les locomotives existantes ou procéder à l'achat de locomotives neuves munies de systèmes permettant de respecter les nouvelles normes.

Évidemment, encore une fois, on retombe dans le débat à savoir quel sera le montant d'argent disponible. À ce moment-là, mon rôle sera de présenter au ministre cette alternative et de voir quel financement nous sera accordé pour pouvoir faire cela.

Chez VIA, jusqu'à il y a trois ans, nous n'avions pas de vice-président responsable de l'environnement; on en a maintenant un. De plus, dans l'entreprise, on a développé des programmes de sensibilisation des employés. De fait, on a des programmes de recyclage. On a aussi un programme qui s'appelle les Équipes vertes. Ces équipes sont réparties dans l'entreprise et on célèbre leurs succès, même minimes, de façon à encourager les gens. Il y a donc beaucoup d'activités dans le domaine de l'environnement chez nous. Évidemment, il nous reste du chemin à faire, un peu comme pour tout le monde, mais nous avons quand même réalisé des choses positives à cet effet au cours des années.

●(1615)

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Me reste-t-il du temps?

Le président: Non. Votre temps est écoulé.

M. Robert Carrier: D'accord.

[Traduction]

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur Côté. Je vous félicite, moi aussi, pour votre nomination. Vous avez une feuille de route extrêmement impressionnante. Vous avez beaucoup d'expérience. Selon moi, l'expérience alimente la vision. Cela nous permet d'avoir une bonne vision des choses.

J'ai quelques petites questions à vous poser, premièrement sur certains de vos propos. Si j'ai bien compris, vous avez dit que la rentabilité de l'entreprise s'était améliorée.

Est-ce que j'ai bien compris?

M. Paul Côté: Oui, tout à fait. En fait, cela dépend de la période de temps. Si on remonte, par exemple, aux années 1995-1996, le financement de l'entreprise par le gouvernement était de 400 millions de dollars et plus. Or, il a été réduit à 170 millions de dollars, mais on a conservé le même réseau et même davantage de trains.

M. Francis Scarpaleggia: Quels sont les facteurs qui ont contribué à cela?

M. Paul Côté: On a repensé complètement la structure de l'entreprise, on a complètement changé notre façon de faire les choses. L'exercice a été traumatisant, bien sûr, parce qu'on s'attaquait à la culture même d'une société de chemin de fer.

Lorsqu'on est arrivé chez VIA Rail, 90 p. 100 du personnel venait des compagnies de chemin de fer. La culture a donc suivi. Chez CN, il y a eu des transformations culturelles au cours des années; chez nous aussi. Or, nous avons constaté que la façon traditionnelle de faire les choses n'était pas nécessairement la plus efficace. En fait, lors des transformations que nous avons faites entre 1996 et 1997, nous avons réduit de deux tiers le personnel cadre, administratif. Ces gens ont été remerciés. C'est quand même beaucoup de monde. Je pense qu'il y avait environ 1 000 personnes. Environ 600 d'entre elles ont perdu leur emploi. On a donc reconcentré ces activités autour de 300 personnes.

Il y a aussi eu d'autres initiatives. Dans mes remarques d'ouverture, je parlais des changements dans l'organisation du travail à bord des trains. Cet aspect a été repensé complètement, ce qui a aussi eu pour effet d'entraîner d'importantes économies.

M. Francis Scarpaleggia: J'ai une question sur le projet de gare ferroviaire à l'aéroport de Pierre-Elliott-Trudeau dans le contexte de la reconstruction du rond-point. Je sais que cette question n'est pas tout à fait entre vos mains, mais plutôt entre les mains du gouvernement du Québec et, jusqu'à un certain point, du gouvernement fédéral. Où en sommes-nous dans l'implantation de ce projet?

Si j'ai bien compris, il s'agirait d'une navette entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport. Est-ce que le train provenant d'Ottawa ferait un détour pour passer par la gare ferroviaire de l'aéroport? Si oui, est-ce que vous prévoyez aller chercher des voyageurs d'Ottawa qui, au lieu de prendre un avion, prendraient le train de VIA Rail pour se rendre à Montréal?

Est-ce que vous avez apporté des améliorations à votre plan de sécurité? Est-ce que vous avez un plan de gestion de crise?

Enfin, j'aurais deux petites suggestions à faire relativement au service entre Montréal et Ottawa. À mon avis, la plus grande erreur qu'on ait pu faire dans les années 1960 a été de déménager la gare ferroviaire d'Ottawa près du boulevard Saint-Laurent. J'ai remarqué à quelques reprises que lorsque le train de Montréal arrive à Ottawa vers 9 heures, il n'y a jamais assez de taxis pour accueillir les gens.

Seriez-vous ouvert à la création d'une sorte de service de navette ou d'autobus entre la gare d'Ottawa et le centre-ville?

•(1620)

M. Paul Côté: Je parlerai d'abord du projet de gare ferroviaire à Dorval. Il y a deux études en cours. Lorsque vous et moi avons rencontré avec le ministre et les différents intervenants, nous leur avons fait part de l'étude du BAPE, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Le projet que nous avons alors soumis était rendu à l'étape de déterminer les effets environnementaux de la construction d'emprises, les différentes modifications à apporter à l'autoroute 20, ainsi que l'accès à l'aéroport.

La deuxième étude en cours vise à valider les estimés de coûts qui ont été préparés. Nous en avons parlé lors de cette rencontre, mais brièvement, puisque nous n'étions pas nécessairement encore rendus là. Les devis, les plans généraux, les grands paramètres du projet sont assez connus. Les gens sont généralement d'accord sur cela, tant le ministère des Transports que nous-mêmes et le CN. Pour le moment, c'est l'emprise du CN qui est favorisée.

Cependant, j'aimerais clarifier une chose. Vous faites mention de la navette. Ce dont nous avons parlé à ce moment-là ne se situait pas véritablement dans le contexte de la navette, mais plutôt dans le contexte de l'accès à l'aéroport. Le projet de navette aux 20 minutes que l'aéroport ou l'AMT voudrait instaurer fait l'objet d'un tout autre débat avec le CN. Pour le moment, ce n'est pas inclus dans ce projet. Ce point a été clarifié lors de la réunion. Ce dont nous parlons, c'est d'une gare ferroviaire installée dans le stationnement actuel de l'aéroport à Dorval, près des arrivées domestiques, par laquelle les trains de VIA Rail passeraient, tant ceux en route pour Toronto que ceux en route pour Ottawa ou ailleurs. Ce serait un accès disponible pour retourner sur les voies principales.

La préoccupation que vous avez par rapport à Ottawa est légitime, mais je soulignerais, comme nous l'avons également mentionné lors de cette réunion, que l'objectif prioritaire est de donner accès aux gens qui se trouvent dans l'est de l'Ontario, soit à des marchés comme Belleville, Kingston, etc., qui ont moins de facilité d'accès à de grands aéroports. Il s'agit de leur permettre d'accéder à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau grâce aux trains de VIA Rail. Tels sont les paramètres généraux de la situation à Dorval.

Pour la question de la navette à Ottawa, si vous me le permettez, je garderai la note en réserve et je pourrai y revenir plus tard. Serions-nous disposés à le faire?

M. Francis Scarpaleggia: Ce n'est pas nécessaire; ce n'était qu'une suggestion.

M. Paul Côté: Ce qui peut aider à augmenter l'achalandage, nous en tiendrons compte. Je voulais simplement vous dire que j'en ai pris note.

En ce qui concerne la sécurité, nous avons un plan d'urgence chez VIA Rail qui a été testé et mis à l'épreuve, mais qui n'est malheureusement pas infallible. Récemment, nous avons eu certains incidents qui nous ont démontré que nous devons éviter d'être complaisants. Il nous faut mettre ce plan à jour régulièrement.

Nous avons fait énormément d'efforts en matière de sécurité depuis le 11 septembre, d'abord dans nos trains, dans nos gares et dans notre environnement. Cela ferait l'objet d'un exposé un peu plus long. Je ne sais pas si le temps me le permet, mais je veux que vous sachiez que nous avons pris cette question très au sérieux. Je sais que certaines personnes sont préoccupées du fait qu'elles ne voient pas le même système de sécurité que ce que l'on trouve dans un autre domaine de transport, soit le domaine aéroportuaire. Par ailleurs, il faut comprendre que les caractéristiques et les paramètres de notre réseau sont différents. La base, cependant, est la même: la vigilance et la présence d'esprit des employés, qui peuvent nous rapporter des incidents pour nous permettre, par la suite, de faire nos enquêtes. Il y a plusieurs autres éléments dont je serais disposé à discuter, mais cela pourrait prendre beaucoup de temps.

•(1625)

M. Francis Scarpaleggia: Donc, cela demeure toujours une priorité.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Scarpaleggia.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Monsieur Côté, il est intéressant d'entendre quelques-unes de vos idées concernant les possibilités de croissance future de VIA Rail. Bon nombre d'entre nous qui transitons par ces aéroports sommes conscients de ces situations et nous demandions si quelque chose allait être fait en ce sens. Pourriez-vous nous donner davantage de précisions? Vous devez certes regarder en avant et considérer les possibilités de croissance de VIA Rail dans bien des secteurs. Peut-être pourriez-vous nous fournir quelques exemples. Vous en avez déjà abordé quelques-uns dans la réponse à la dernière question. Peut-être pourriez-vous préciser davantage vos réponses et nous parler d'autres secteurs où vous estimez qu'une croissance est possible.

M. Paul Côté: Il existe des possibilités de croissance; cela ne fait aucun doute. Il y a toutefois, comme je l'ai déjà indiqué, des limites à ce que nous pouvons faire, parce que nos actions sont régies par un ensemble de paramètres. Nous n'avons accès qu'à certaines fenêtres dans l'infrastructure. Les trains doivent voyager à une certaine vitesse et ne peuvent circuler qu'à certaines heures. Nous aimerions avoir davantage de trains, nous voudrions des trains plus rapides, nous aimerions que nos trains puissent partir à des heures différentes, mais nous ne sommes pas propriétaires de l'infrastructure.

Nous avons de bonnes relations avec le CN. Nous avons éprouvé certaines difficultés, pour ce qui est du rendement et de la fiabilité, du respect des horaires. Je ne vais pas faire l'autruche et prétendre que ce n'est pas le cas. Nous avons eu nos problèmes. Je suis encouragé par les discussions récentes que nous avons eues avec la nouvelle équipe de gestion du CN et je suis persuadé que la situation pourra s'améliorer.

La fiabilité est une condition essentielle pour alimenter la croissance, mais il y a une limite, comme je l'ai indiqué. Jusqu'à quel point pouvons-nous étendre le marché? Jusqu'à quel point pouvons-nous ajouter des trains? Que pouvons-nous faire pour ce qui est de la vitesse notamment? Ce sont les questions que nous allons aborder avec le ministre lorsque nous discuterons de l'avenir de VIA. Comme le ministre l'a lui-même souligné, VIA peut compter sur une bibliothèque entière d'études. Je me suis réjoui de l'entendre dire qu'il n'y aurait plus d'études parce que je ne veux plus en faire. Je crois que nous connaissons les options—du statu quo jusqu'à l'option des trains à très haute vitesse en passant par une option intermédiaire—alors assoyons-nous et examinons les avantages de chaque option, les caractéristiques de chacune, et avec l'aide du ministre, qui a une vision et une compréhension des politiques gouvernementales notamment, et en nous appuyant sur l'aide et l'expertise du comité, déterminons quelle option doit être privilégiée.

M. Jim Gouk: Je crois que je peux affirmer en toute franchise que le projet de loi C-26, présenté par l'ancien ministre, a été l'un des plus controversés du Parlement précédent. Une portion considérable de ce projet de loi, près de la moitié, concernait Via Rail. En vertu de ce projet de loi, Via Rail perdait son statut de corporation enregistrée en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes pour devenir une société d'État.

Pourriez-vous nous faire part de vos observations sur les avantages et les inconvénients d'un tel changement, sans compter que cela ne semblait plaire à personne? Quelle est votre opinion à ce sujet? Vous avez sans doute examiné ce projet de loi à l'époque. Croyez-vous qu'il aurait été bénéfique pour Via Rail? Dans l'affirmative, de quelle façon?

M. Paul Côté: Monsieur Gouk, je crois qu'il y aurait des avantages à avoir une loi sur Via Rail, ne serait-ce que pour établir les bases de l'existence de l'entreprise et son cadre juridique. Une loi permettrait de définir Via Rail en tant qu'entité distincte, de préciser son mandat, etc.

Depuis que j'occupe le poste de façon intérimaire, j'ai eu des discussions avec des fonctionnaires où il a été question de cette loi. Je suis quelqu'un de franc et je vais vous répondre en toute honnêteté : le fait qu'il y ait ou non une loi ne nous empêchera pas de réaliser ce que nous voulons faire. Si vous me demandez mon avis, je préférerais bien évidemment qu'il y en ait une. Je pense que certaines personnes seraient plus à l'aise en sachant que notre entreprise a un certain statut légal et qu'il faudra suivre un certain processus si on veut prendre des mesures d'importance à son égard.

Je ne connais pas la teneur ni la portée de la loi qui est envisagée ou proposée. Je ne peux pas vous dire quelles sont les intentions des dirigeants du ministère. Je vous parle seulement du point de vue de l'intérieur de l'entreprise. C'est probablement une bonne chose de pouvoir compter sur ce genre de cadre et ce serait probablement avantageux, mais pour ce qui est de la réalisation de notre mandat et de la nature de nos activités, je ne crois pas...

● (1630)

M. Jim Gouk: Nous avons eu un échange intéressant à notre arrivée et, ce qui surprendra probablement beaucoup de gens, je suis grandement favorable à votre nomination, de préférence à ce que j'appellerais une nomination politique. Nous avons discuté très brièvement de notre volonté de travailler ensemble pour dégager certains objectifs communs que nous pourrions vous aider à atteindre.

Pour ce qui est de vous ramener au statut de société d'État, notre expérience nous a appris que cela vous accorderait une plus grande indépendance; cela créerait un plus grand écart, un gouffre, pourrait-on dire, entre Via Rail en tant que société d'État et ce comité et nous-mêmes en notre qualité de parlementaires. Cela vous orienterait en fait dans la direction opposée. Plutôt que de travailler ensemble, nous serions éloignés encore davantage, ce qui risquerait certes d'entraîner encore plus de malentendus.

Ne croyez-vous pas que cet arrangement ne serait pas si mauvais après tout—que nous puissions trouver des moyens de collaborer, plutôt que de travailler dans des directions différentes?

M. Paul Côté: Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, dans la conversation à laquelle vous avez fait référence, je me réjouis à la perspective de pouvoir travailler avec votre comité. Je l'ai dit dans mes observations et je le répète très sincèrement. J'ai pris connaissance des commentaires du ministre; nous avons eu de brèves discussions relativement à son point de vue au sujet de ce comité et du fonctionnement de l'entreprise, pour ce qui est de la transparence, et je suis favorable.

M. Jim Gouk: C'est très bien.

Le président: Merci.

Madame St-Hilaire, puis M. Martin.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Côté, je veux revenir un peu sur ce que mon collègue disait, afin que vous puissiez clarifier la situation de Dorval. J'ai toujours eu l'impression que lorsque le ministre des Transports parlait de liens pour Dorval, il s'agissait de liens entre Dorval et le centre-ville. Ce n'est pas ce que vous avez semblé dire. C'est la première chose que j'aimerais savoir.

Je vais vous poser toutes mes questions en rafale pour être certaine de pouvoir toutes vous les poser.

Ma deuxième question porte sur les wagons Renaissance. J'ai bien compris tout à l'heure que vous avez l'intention d'investir encore davantage afin qu'ils fonctionnent bien. J'aimerais juste que vous reveniez dans le contexte du passé. Comment se fait-il qu'un équipement jugé désuet par les britanniques ait été considéré tout à fait approprié par VIA Rail? Était-ce uniquement une question d'argent? Y-a-t-il eu des pressions de la part du ministère ou du ministre précédent? J'aimerais avoir des clarifications de votre part.

Mon autre question concerne le transport en région. Avez-vous une volonté de maintenir des liens avec les régions, ou avez-vous l'intention de les diminuer, tout dépendant des moyens que vous aurez, bien sûr?

Vous avez fait allusion tout à l'heure à la saturation des rails attribuable, entre autres, au transport de marchandises, où les convois sont de plus en plus gros. Cela dit, comment fait-on pour s'assurer d'augmenter l'achalandage afin que le transport de passagers continue malgré l'augmentation du transport de marchandises?

Étant donné que mon collègue a ouvert la porte aux suggestions, je vais y aller, moi aussi, de mes suggestions comme usagère du service ferroviaire entre Montréal et Ottawa. Je me suis toujours demandée pourquoi, quand on va d'Ottawa à Montréal, le train ne se rend pas jusqu'à Saint-Lambert, justement pour dégager les ponts? Le train s'arrête toujours à Montréal.

Quant à la fréquence, il faut l'augmenter, bien sûr. Ainsi, on utilisera davantage le transport ferroviaire.

M. Paul Côté: Vous me permettez un peu d'humour.

Mme Caroline St-Hilaire: Oui, allez-y. On n'en voit pas souvent ici.

M. Paul Côté: La raison pour laquelle on n'a pas un arrêt à Saint-Lambert pour les trains en provenance d'Ottawa, c'est que je demeure à Saint-Lambert et qu'on pourrait penser que je fais cela pour moi.

Mme Caroline St-Hilaire: Ça pourrait donc venir, monsieur Côté.

[Traduction]

M. Paul Côté: Un conflit d'intérêts : c'est dans ma cour.

[Français]

Ce n'est pas la bonne réponse.

On se penche sur de telles situations. Ici, à Ottawa, on a un projet concernant la gare de Fallowfield. On désire déménager le point de départ et d'arrivée de la gare d'Ottawa à la gare de Fallowfield, étant donné l'ampleur du développement démographique. On l'a fait dans le cas d'Oshawa, pour l'est de Toronto. On l'a fait aussi dans le cas d'Oakville. J'en prends note. C'est certainement le genre de chose dont on peut parler. On a souvent parlé des trains de Québec pour aller vers Dorval. Maintenant, avec l'accès à l'aéroport, pour le marché de Québec, cela pourrait être une solution de rechange.

A-t-on des plans spécifiques à cet égard? Pas vraiment. Cependant, puisque vous avez beaucoup d'autres questions et que

cela nécessite une révision ou une étude plus approfondie, j'en prends note et je vous reviendrai là-dessus.

J'ai expliqué la situation de Dorval. Le plan de navette est toujours là. Il existe. C'est l'une des choses qui doivent être faites. On a l'intention de favoriser l'accès puisque quand le ministre a fait son intervention, il s'était précisément attardé à parler de l'achalandage, des problèmes de congestion pour accéder à l'aéroport.

Ce que j'ai dit plus tôt, c'est que la rencontre dont parlait votre collègue tout à l'heure avait été convoquée pour faire le point. Au moment où on a fait le point, le projet dont on a parlé avec le ministre et dont on a discuté avec l'AMT, le CN et les autres était celui qui touchait la gare ferroviaire et le projet conjoint d'AMT et de VIA Rail. Le projet de navette a été mentionné. Les gens de l'AMT étaient présents et ont dit qu'ils étaient toujours intéressés, mais que les études à ce sujet étaient moins avancées que les études pour le projet de gare de VIA Rail à Dorval. C'est toujours là, mais c'est moins avancé que notre projet. Toutefois, c'est toujours un objectif à atteindre.

Le problème est très simple: les navettes à toutes les 20 minutes dans chaque direction vont surcharger l'infrastructure disponible entre la gare centrale, située au centre-ville, et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Cela nécessitera la construction d'emprises additionnelles, etc., ce qui n'est pas le cas pour les trains de VIA, compte tenu de la fréquence « modeste » comparativement à celle des navettes.

En ce qui concerne le matériel Renaissance, j'ai mentionné la possibilité d'investir davantage dans ce domaine. Je vous remercie d'avoir posé la question, cela me permet d'apporter une clarification. Au fur et à mesure qu'un produit se développe, que ce soit dans les Maritimes ou dans le corridor ferroviaire, les gens responsables de la mise en marché et du développement du produit nous soumettent toujours des idées. Ils suggèrent, par exemple, de faire telle chose dans la salle à manger, d'offrir tel genre de service, de changer la définition de « voiture-restaurant », etc. C'est normal. On l'a fait dans l'Ouest, on l'a fait dans le corridor ferroviaire avec les LRC. C'est à cela que je faisais allusion.

Le montant initial de 165 millions de dollars et les modifications en cours sont une chose. C'est pour assurer la fiabilité, le bon rendement et pour éviter les problèmes dont vous avez parlé et qui ont surgi.

Ce sont deux choses complètement différentes. Ces investissements additionnels feront l'objet des mêmes analyses rigoureuses que n'importe quel autre investissement, que ce soit pour construire une gare, pour modifier des locomotives ou pour quoi que ce soit. Ce sont deux choses complètement séparées.

Vous avez utilisé, dans votre question supplémentaire, le qualificatif « désuet ». Ces voitures étaient neuves. La raison pour laquelle ces voitures étaient disponibles à ce moment-là, c'est que le consortium qui avait commandité le projet a été dissout. Les gens et les organisations qui étaient inclus dans le consortium avaient fait des projections d'achalandage, de retour sur leur investissement, de recettes générées selon certains critères. Or, il est arrivé là-bas ce qui nous est arrivé ici dans le domaine de l'aviation: des guerres de prix. Tout à coup, le point de référence en matière de recettes a complètement changé. Il était alors impossible pour ce consortium, en fonction de ces nouveaux paramètres, d'atteindre ses objectifs. Le projet a été abandonné et les voitures se sont retrouvées inutilisées, sur un terrain de l'armée britannique. Nous en avons entendu parler au moment où la société ALSTOM annonçait qu'elle allait les défaire complètement afin de s'en débarrasser. C'est de là qu'est venu notre intérêt. C'étaient des voitures neuves, et non pas désuètes, et dont la technologie était avancée.

La question des services en région ne fait pas partie actuellement des projets de réduction de services. Nous avons un mandat, comme nous en avons un pour le reste de nos services dans l'Ouest, dans le corridor, etc. Ce mandat prévoit l'offre de services régionaux dans sept zones éloignées. Nous allons continuer d'offrir ces services. Évidemment, ce sont des politiques du gouvernement. Si cela devait changer, nous... Mais ce n'est pas notre intention de le faire.

• (1635)

Finalement, le dernier point est la saturation des rails. Vous l'avez mentionné, alors je vois que vous suivez le dossier près. L'infrastructure du rail est saturée parce que le CN, effectivement, a connu une croissance assez impressionnante. Il y a donc plus de trains. Le CN a changé les spécifications d'exploitation pour des trains plus longs. Or, au moment où ces changements ont été faits, l'infrastructure existante n'était pas nécessairement adaptée. Le CN ne pouvait pas attendre, alors il a profité de cette occasion d'affaires. Je dois dire que dans plusieurs cas, le CN a investi, par exemple entre Montréal et Québec, dans des voies d'évitement plus longues, de façon à permettre de réduire la saturation. Les effets ont été immédiats chez nous. En termes de ponctualité, on a constaté un changement immédiat. C'est en grande partie reliée à cela.

• (1640)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Martin.

M. Pat Martin: Je vais être bref, monsieur Côté. Un des éléments qui m'intéresse beaucoup dans les annonces que le ministre va faire demain—dans les choses que nous pensons qu'il va annoncer—est le changement quant au nombre de sociétés d'État qui sont soumises à la Loi sur l'accès à l'information.

Est-ce que cette loi s'applique actuellement à VIA Rail?

M. Paul Côté: Non, monsieur, elle ne s'applique pas à nous.

M. Pat Martin: Je crois que quelques-unes des grandes sociétés d'État très en vue actuellement... Je pense qu'il y a seulement 46 agences et sociétés d'État qui sont soumises à l'application de la loi... sur un total de 250 ou à peu près.

J'aimerais savoir ce que vous comptez faire si vous êtes effectivement nommé à ce poste, et je suis persuadé que ce sera le cas. Allez-vous demander des exemptions quant à la Loi sur l'accès à l'information si vous devenez premier dirigeant de VIA Rail? Êtes-vous favorable à l'accès à l'information? Quelles pourraient être les

incidences de l'application de la Loi sur l'accès à l'information dans le cas de VIA Rail?

M. Paul Côté: Nous avons déjà demandé des exemptions. C'était avant mon arrivée. Je suis d'accord avec cette requête. On a simplement fait valoir la question de l'importance commerciale de l'information à divulguer. Nous sommes en compétition sur un même marché avec d'autres transporteurs de types différents utilisant des modes différents. Cette exigence ne s'applique pas à nos concurrents. Nous avons grand hâte à demain pour la diffusion du rapport auquel vous faites référence afin de savoir si VIA continuera d'être exemptée de l'application de la Loi sur l'accès à l'information.

Vous n'êtes pas un membre régulier, mais peut-être pourrions-nous en discuter lors de notre prochaine rencontre. Je ne sais pas quel sera le résultat.

M. Pat Martin: Croyez-vous qu'il peut être possible que certains secteurs de VIA Rail soient soumis à l'application de la Loi sur l'accès à l'information alors que vos activités commerciales en seraient exemptées?

Par exemple, il se peut que des fonds soient mal administrés à l'interne et le public a le droit de savoir, par souci de transparence et de reddition de comptes, si les activités dans lesquelles nous investissons sont bien gérées. Pensez-vous que cela soit possible? Existe-t-il une formule ou une méthode nous permettant d'avoir accès à des renseignements sur la portion de vos activités qui nous intéresse tout en vous assurant la confidentialité nécessaire pour gérer l'aspect commercial des choses?

M. Paul Côté: Monsieur Martin, sauf le respect que je vous dois, la question de la Loi sur l'accès à l'information est plutôt d'ordre technique et n'est pas vraiment prioritaire pour moi à ce moment-ci. J'attendais le dépôt du rapport pour revoir le dossier en fonction de la décision rendue par le Conseil du Trésor. Si vous me le permettez, je vous suggérerais d'attendre également. Si cette décision va dans un certain sens—c'est-à-dire, si nous sommes assujettis à la Loi sur l'accès à l'information—alors la question ne se pose pas vraiment. Sinon, peut-être pourrions-nous nous pencher plus à fond sur cette possibilité.

Pour l'instant, je ne peux pas vous fournir une réponse plus précise, j'en suis désolé.

M. Pat Martin: Merci.

Le président: Un commentaire final de M. Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Monsieur Côté, ce fut très intéressant de vous recevoir et je me réjouis que vous ayez pu être des nôtres. Il y a toutefois un élément dont j'aimerais traiter, pour faire suite à la question de Mme St. Hilaire concernant les wagons Renaissance.

Au fil des ans, j'ai accumulé une documentation assez considérable à ce sujet. Je suppose qu'on peut dire qu'il s'agissait techniquement de wagons neufs, mais seulement dans le sens qu'ils n'avaient pas été utilisés auparavant parce qu'ils étaient construits depuis 10 ans lorsque VIA en a fait l'acquisition. Ils ont été construits pour le système ferroviaire britannique, dont les normes sont nettement inférieures à celles du système canadien. Ils ont d'ailleurs été refusés en partie parce qu'ils ne respectaient pas les normes sous plusieurs aspects. Depuis que nous les avons achetés, il y a un problème avec les accouplements. Il a fallu les retirer et en fixer de nouveaux respectant les normes canadiennes afin de prévenir notamment les problèmes de renversement. Il y a également eu des problèmes de compression lors des essais de collision. Cette question a soulevé de nombreuses préoccupations.

Je me réjouis de constater que vous estimez que ces wagons font l'affaire. Je voulais seulement m'assurer que nous précisions bien de quels wagons nous parlions : il s'agit des wagons Nightstock pour lesquels, selon la presse britannique, Alstom a cherché preneur un peu partout sur la planète. Je n'arrive pas à me souvenir... ils n'ont pas parlé de VIA Rail, ils ont utilisé un terme qu'ils estimaient plus poli, mais que je jugeais personnellement plutôt péjoratif.

Je suis heureux que vous pensiez que ces wagons font l'affaire, mais je voulais seulement préciser de quoi il en retournait.

• (1645)

M. Paul Côté: Oui, c'est effectivement le cas et des modifications ont dû être apportées pour pouvoir mettre ces wagons en service. Il ne fait aucun doute que les wagons ne sortaient pas de la chaîne de montage lorsque nous en avons fait l'acquisition; je vous le concède, cela est bien clair.

Nous n'avons eu aucun problème de sécurité avec ces wagons. Il a bien eu quelques problèmes de fiabilité qui étaient notamment attribuables au temps froid et au fonctionnement d'une composante particulière du wagon—les marches. Ces wagons ont été fabriqués pour utilisation avec des plate-formes élevées alors que notre réseau compte principalement des plate-formes basses. Les marches n'ont pas été conçues pour ce type de plate-forme. Étions-nous conscients de ce problème? Vous pouvez me croire, lorsque nous avons visité les wagons, c'était déjà tout un défi de simplement monter à bord et nous avons dû traîner avec nous notre petit tabouret. Alors, les problèmes d'accès au train figuraient au premier rang dans notre liste de modification. Nous n'avons pas jugé que cet obstacle était suffisant pour nous empêcher d'acheter ces wagons. Nous avons apporté des modifications aux marches, ce qui n'a pas manqué de causer certains problèmes, et nous les avons depuis changées. Jusqu'à maintenant tout fonctionne bien.

M. Jim Gouk: Au moins nous ne les avons pas acquis de la même entreprise qui nous a vendu les sous-marins.

M. Paul Côté: Non.

Le président: Monsieur Côté, je vous remercie beaucoup d'avoir été des nôtres aujourd'hui. Nous apprécions votre franchise. Nous vous sommes surtout très reconnaissants pour votre présence.

J'ai bien aimé la conclusion de votre déclaration d'ouverture où vous disiez que vous vous réjouissiez à la perspective de collaborer étroitement avec notre comité. Je veux vous demander—mais ce n'est pas vraiment une question. Ce sera une observation, plutôt qu'une question. Je suppose que notre comité voudra vous accueillir de nouveau, peut-être deux fois par année. Je pourrais vous demander si vous allez revenir si jamais nous vous invitons, mais je n'ai pas à le faire, parce que les comités peuvent toujours vous convoquer et vous connaissez les incidences de telles convocations.

Encore une fois, je veux vous remercier pour votre présence. Je crois que c'était une bonne façon pour nous de mettre en marche un processus qui, comme je l'ai dit au départ, ne nous est pas très familier bien qu'il ait toujours existé sur papier. Vous nous avez servi de banc d'essai aujourd'hui et nous vous en sommes fort reconnaissants.

M. Paul Côté: Je vous remercie beaucoup pour vos bons mots. Vous pouvez être assurés de ma coopération; j'ai bien hâte de revenir vous voir pour vous parler de notre entreprise, de ses résultats et de ses accomplissements.

Le président: Chers collègues, nous allons suspendre nos travaux pendant trois minutes et j'inviterais les autres personnes présentes à quitter la salle car nous allons poursuivre à huis clos pour discuter des affaires du comité.

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos]

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

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

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

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

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

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

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