



**CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA**

**LE CHAPITRE 7, « LES EXAMENS SPÉCIAUX DES
SOCIÉTÉS D'ÉTAT - 2008 », DU RAPPORT DU
PRINTEMPS 2009 DE LA VÉRIFICATRICE
GÉNÉRALE DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des comptes publics**

Le président

L'hon. Shawn Murphy, député

MARS 2010

40^e LÉGISLATURE, 3^e SESSION



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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

**LE CHAPITRE 7, « LES EXAMENS SPÉCIAUX DES
SOCIÉTÉS D'ÉTAT - 2008 », DU RAPPORT DU
PRINTEMPS 2009 DE LA VÉRIFICATRICE
GÉNÉRALE DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des comptes publics**

Le président

L'hon. Shawn Murphy, député

MARS 2010

40^e LÉGISLATURE, 3^e SESSION

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

40^e LÉGISLATURE, 3^e SESSION

PRÉSIDENT

L'hon. Shawn Murphy

VICE-PRÉSIDENTS

David Christopherson

Daryl Kramp

MEMBRES

Josée Beaudin

Earl Dreeshen

Derek Lee

Bev Shipley

L'hon. Stéphane Dion

Meili Faille

Andrew Saxton

Terence Young

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Joann Garbig

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Maria Edwards

Alex Smith

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

40^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

PRÉSIDENT

L'hon. Shawn Murphy

VICE-PRÉSIDENTS

David Christopherson

Daryl Kramp

MEMBRES

Bonnie Crombie

Andrew Saxton

Meili Faille

Bev Shipley

Derek Lee

John Weston

Pascal-Pierre Paillé

Terence Young

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Joann Garbig

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Andrew Kitching

Alex Smith

LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité a étudié le chapitre 7, « Les examens spéciaux des sociétés d'État – 2008 », du rapport du printemps 2009 de la vérificatrice générale du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

INTRODUCTION

Les sociétés d'État sont des entités juridiques distinctes qui appartiennent exclusivement au gouvernement du Canada ou à d'autres sociétés d'État. Il en existe presque 50. Ces sociétés comptent plus de 92 000 employés et gèrent des actifs totalisant plus de 185 milliards de dollars.

La partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrit les grandes lignes des exigences imposées aux sociétés d'État en matière de gouvernance et de gestion financière. En vertu de cette loi, les sociétés d'État doivent soumettre leurs états financiers annuels à une vérification indépendante, le plus souvent effectuée par le bureau du vérificateur général (BVG). En outre, la plupart des sociétés d'État doivent faire l'objet d'un examen spécial effectué par le BVG au moins tous les dix ans¹.

Les résultats des examens spéciaux sont présentés au conseil d'administration des sociétés d'État. Celles-ci sont maintenant tenues de rendre publics les rapports d'examens spéciaux en les affichant sur leur site Web. Le BVG a récemment décidé d'inclure un chapitre sur les points saillants des examens spéciaux dans le rapport de la vérificatrice générale au Parlement².

Comme ce n'est que depuis peu que les Sociétés d'État sont tenues de publier les rapports d'examens spéciaux, ces rapports n'ont pas attiré beaucoup l'attention du public ou du Parlement. Pour accroître la reddition de comptes des sociétés d'État, le Comité des comptes publics a décidé de tenir une audience avec deux sociétés d'État qui ont fait l'objet d'un examen spécial en 2008, soit l'Administration de pilotage des Grands Lacs et VIA Rail Canada Inc. Il s'agit d'une première pour le Comité. Le 7 octobre 2009, il a reçu le témoignage de représentants du BVG : Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada; Nancy Cheng, vérificatrice générale adjointe; René

¹ Se reporter à l'article 138 de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Auparavant, des examens spéciaux étaient effectués au moins tous les cinq ans. Cette exigence a été modifiée par l'article 374 de la *Loi d'exécution du budget de 2009*.

² Vérificatrice générale du Canada, Rapport de mai 2009, chapitre 7, Les examens spéciaux des sociétés d'État – 2008.

Béliveau, directeur principal³. De l'Administration de pilotage des Grands Lacs, il a entendu Robert Lemire, directeur général; Réjean Ménard, secrétaire-trésorier; Douglas Smith, président du conseil d'administration. De VIA Rail Canada Inc., il a entendu Paul Côté, président et chef de la direction; Robert Saint-Jean, chef des services financiers et de l'administration; Christena Keon Sirsly, chef de la stratégie de l'entreprise et championne des langues officielles.

CONTEXTE

Les examens spéciaux sont en quelque sorte une vérification du rendement, dont la portée est établie dans la loi et englobe toute la société. Leur objectif est de déterminer s'il existe une assurance raisonnable que la Société a en place des systèmes et des pratiques lui permettant de protéger et de contrôler ses actifs; de gérer ses ressources financières, humaines et matérielles de façon économique et efficiente; d'assurer le déroulement efficace de ses activités. Si l'examen spécial révèle une lacune importante dans les principaux systèmes et pratiques d'une société qui pourrait l'empêcher d'atteindre ses objectifs, le BVG le signalera dans son rapport.

Au début de tout examen spécial, le comité de vérification de la société reçoit le plan de vérification, qui comprend les critères qui seront utilisés. Une fois l'examen terminé, le BVG soumet directement son rapport au conseil d'administration de la société, puis le rapport est affiché sur le site Web de la société.

En 2008, le BVG a commencé à indiquer les points saillants des examens spéciaux dans son rapport présenté au Parlement au printemps. Le rapport du BVG de 2009 contient de l'information sur huit examens spéciaux menés à bien en 2008. Cinq de ces examens n'ont révélé aucune lacune importante et trois en ont signalé une ou plusieurs. Les sociétés d'État pour lesquelles des lacunes importantes ont été relevées sont la Société des ponts fédéraux Limitée, l'Administration de pilotage des Grands

³ Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, 40^e législature, 2^e session, réunion 32.

Lacs et VIA Rail Canada Inc. Le Comité des comptes publics a décidé de se pencher sur les examens spéciaux des deux derniers organismes.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

A. Renseignements généraux

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est une société d'État fédérale créée en 1972 sous le régime de la *Loi sur le pilotage*. Elle a le mandat d'établir un service de pilotage efficace dans la région des Grands Lacs pour assurer la sécurité de la navigation. Elle agit comme organe de réglementation et comme fournisseur de services. Elle est habilitée à établir des zones dans lesquelles le pilotage est obligatoire, à déterminer les navires ou les classes de navires assujettis au pilotage obligatoire, à fixer les tarifs qui doivent lui être versés et à établir les conditions d'octroi des brevets et des certificats de pilotage. Elle emploie des pilotes brevetés qui prennent en charge les navires lorsque les capitaines et officiers de pont en font la demande ou lorsque les navires sont assujettis au pilotage obligatoire. L'Administration assure son autonomie financière à l'aide des tarifs qu'elle impose pour ses services de pilotage.

Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* assujettit au pilotage obligatoire tout navire dont le tonnage est supérieur à 300 tonneaux de jauge brute. Il prévoit cependant une exemption pour les navires canadiens qui sillonnent uniquement les Grands Lacs ou les eaux intérieures du Canada et qui sont dirigés par un capitaine ou officier de pont de la marine canadienne. Par conséquent, il s'applique surtout aux navires océaniques étrangers. Plus de 60 % des navires qui parcourent les Grands Lacs sont exemptés du pilotage obligatoire. L'Administration accorde des exemptions en se fondant sur les déclarations annuelles des compagnies maritimes qui certifient que leurs officiers satisfont aux conditions énoncées dans le *Règlement*. Elle ne vérifie pas les compétences et les qualifications des capitaines et officiers de pont canadiens dont les navires font l'objet d'une exemption.

Le régime d'exemptions actuel a été établi en 1972 et devait à l'origine être une mesure temporaire, mais il est demeuré en place. La question a été examinée à de

nombreuses reprises, et la plupart des rapports et des études recommandent de resserrer les conditions d'exemption.

B. Lacune importante

Dans son examen spécial, le BVG a relevé une lacune importante liée au régime actuel d'exemptions de pilotage obligatoire accordées aux navires canadiens⁴. De l'avis du BVG, l'Administration de pilotage des Grands Lacs ne dispose pas d'un mécanisme efficace lui procurant l'assurance raisonnable que les capitaines et les officiers de pont canadiens possèdent les compétences et les qualifications nécessaires pour assurer la navigation sécuritaire de leurs navires dans les zones de pilotage obligatoire. Le BVG a recommandé à cette fin que l'Administration établisse un mécanisme plus efficace.

L'Administration accepte la recommandation. Robert Lemire, directeur général de l'Administration, a indiqué que celle-ci « souscrit à la recommandation selon laquelle un système d'exemption ou de délivrance de certificats plus strict lui permettrait de mieux assurer la sécurité et l'efficacité futures du système de navigation. L'Administration continue de collaborer avec Transports Canada et les principaux intervenants pour corriger cette lacune⁵. »

Selon M. Lemire, l'Administration en est à l'étape finale de la rédaction des modifications qui seront apportées au Règlement. Les modifications proposées, a-t-il expliqué, changeront environ 25 mots dans le Règlement et se résument comme suit :

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

⁴ Vérificatrice générale du Canada, *Rapport d'examen spécial — Administration de pilotage des Grands Lacs*, 11 avril 2008, paragraphe 27.

⁵ Réunion 32, 1540.

transition soient assujettis à l'exigence d'examen du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*⁶.

M. Lemire a indiqué que l'Administration espérait que les modifications soient publiées d'ici la fin de l'année. Dans l'intervalle, l'Administration a amorcé un processus de vérification et examine les voyages, la formation, les certificats et les taux d'incident des officiers de pont canadiens; jusqu'ici, environ 15 % des officiers (ou 60) ont fait l'objet d'une vérification.

Le Comité voit d'un bon œil le resserrement du régime, grâce auquel on pourra s'assurer que les officiers de pont canadiens ont les compétences et les qualifications nécessaires. Il a cependant des raisons de douter que le problème sera résolu rapidement. Douglas Smith, président du conseil d'administration de la société d'État, a mentionné au Comité : « Lorsque je suis arrivé au conseil, [...] j'ai dû prendre connaissance d'un dossier de lettres provenant d'un certain nombre de ministres des Transports qui réprimandaient mon prédécesseur pour ne pas avoir réglé cette question⁷. » Dans le rapport d'examen spécial, il est indiqué qu'en 2004, l'Administration a présenté à Transports Canada un projet de modification du Règlement, mais qu'il n'a pas obtenu l'appui de tous les intervenants⁸.

M. Lemire a dit au Comité qu'il ne croyait pas qu'il y avait matière à s'inquiéter sur le plan de la sécurité, mais il lui a également indiqué que l'Administration n'applique pas les exigences de la *Loi sur le pilotage* aux navires canadiens. De plus, si l'Administration ne croit pas qu'un navire est suffisamment sûr, il n'existe aucune disposition dans le Règlement pour l'arrêter. Le Comité croit qu'il est temps de régler cette question une fois pour toutes. Il admet que l'Administration peut seulement proposer des modifications au Règlement et qu'il incombe au ministre des Transports d'y donner suite. L'Administration est toutefois chargée de l'établissement d'un mécanisme efficace lui donnant l'assurance raisonnable que les capitaines et les

⁶ *Ibid.*, 1540.

⁷ *Ibid.*, 1545.

⁸ *Rapport d'examen spécial – Administration de pilotage des Grands Lacs*, paragraphe 35.

officiers de pont canadiens ont les compétences et les qualifications nécessaires. Comme le Comité aimerait voir le ministre donner suite aux propositions de modifications à apporter au Règlement et pouvoir suivre l'avancement de ce dossier, il recommande ce qui suit :

RECOMMANDATION 1

Que le ministre des Transports poursuive les efforts du gouvernement pour modifier le *Règlement de pilotage des Grands Lacs*, comme le propose l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

RECOMMANDATION 2

Que l'Administration de pilotage des Grands Lacs rende compte au Comité des comptes publics, au plus tard le 31 mars 2010, des mesures prises pour adopter les modifications proposées au *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.

L'Administration propose une période de mise en œuvre progressive des modifications, d'une durée de trois ans; même si elles étaient adoptées rapidement, le régime actuel demeurerait en place pendant quelque temps. Par conséquent, le Comité se joint à la vérificatrice générale pour recommander vivement à l'Administration de continuer de vérifier si les compétences des officiers de pont canadiens sont vraiment adéquates. De cette façon, elle pourrait s'assurer de l'exactitude des déclarations des compagnies de navigation au sujet des compétences des officiers de pont.

C. Fixation des tarifs

L'Administration est censée être autonome financièrement et, pour y arriver, elle impose des tarifs en échange de ses services de pilotage. Elle fixe ses tarifs en fonction du volume de trafic prévu, et une baisse importante du volume de trafic peut avoir une grande incidence sur son autonomie financière.

Le rapport d'examen spécial mentionne que l'Administration a enregistré des pertes de 6,5 millions de dollars entre 2002 et 2007, et que son déficit cumulé s'élevait à 3,4 millions de dollars en décembre 2007. Le BVG souligne que les revenus de l'Administration ont été constamment inférieurs aux prévisions budgétaires pendant cette période.

M. Lemire a dit au Comité que pour 2009, l'Administration s'attendait à un déficit d'un million de dollars, en raison d'une baisse du trafic de 30 % attribuable à la récession. Comme le Comité s'inquiète de la viabilité financière de l'Administration, il recommande :

RECOMMANDATION 3

Que d'ici le 31 mars 2010, l'Administration de pilotage des Grands Lacs remette un plan au Comité des comptes publics pour expliquer comment elle compte s'y prendre pour éliminer son déficit cumulé et conserver sa viabilité financière.

VIA RAIL CANADA INC.

A. Renseignements généraux

VIA Rail Canada Inc. (la Société) a été constituée le 12 janvier 1977 sous le régime de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Jusqu'à maintenant, aucune loi-cadre ne régit la Corporation. Celle-ci exploite un service ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada et selon un plan d'entreprise annuel approuvé. Elle dessert près de 450 collectivités au Canada; 480 trains quittent chaque jour les gares pour emprunter un réseau de 14 000 kilomètres de voies ferrées, dont la plupart appartiennent à des transporteurs du secteur privé. VIA Rail emploie environ 3 000 personnes. En 2007, ses recettes s'établissaient à environ 285 millions de dollars et les fonds provenant du gouvernement à 200 millions de dollars.

En septembre 2007, pour garantir la viabilité à long terme de la Société et pour améliorer ses résultats financiers, le gouvernement a donné son aval à un plan

d'investissement à moyen terme de quelque 690 millions de dollars, qui vise à augmenter l'achalandage grâce à l'amélioration des services aux passagers, ce qui passe par l'accroissement de la fréquence des trains, du respect des horaires et de la rapidité.

B. Rapport d'étape

L'examen spécial du BVG a porté entre autres sur la gestion des actifs ferroviaires, la sécurité, la planification stratégique, les technologies de l'information et la gestion environnementale⁹. Le BVG a jugé que, dans l'ensemble, la Société disposait de bons systèmes et de bonnes pratiques. En général, elle avait :

- des pratiques de gouvernance saines,
- des indicateurs de rendement fiables et de bons systèmes d'information,
- des pratiques de gestion du risque satisfaisantes,
- des systèmes et des pratiques de gestion environnementale convenables.

Le BVG a cependant relevé un certain nombre de lacunes :

- VIA Rail n'a pas complètement intégré ses systèmes de gestion des risques d'entreprise et des risques opérationnels.
- La mise en œuvre du système de gestion environnementale n'est pas encore terminée.
- La Société ne dispose pas de mécanismes lui permettant de s'assurer que l'infrastructure ferroviaire appartenant à des tiers est entretenue adéquatement en tout temps.
- Elle n'a pas de cadre qui établit le niveau de sécurité exigé de ses employés selon les risques liés aux postes ou aux fonctions.

Le BVG a formulé 14 recommandations, toutes acceptées par VIA Rail. Voici la réponse qu'a donnée la Société au rapport de vérification, comme l'explique Paul Côté, président et chef de la direction de la Société : « L'approche adoptée tout au long de

⁹ Vérificatrice générale du Canada, *Rapport d'examen spécial – Via Rail Canada Inc.*, décembre 2008.

l'examen spécial de 2008 nous a paru à la fois intelligente et constructive. Les observations présentées dans le Rapport nous ont été précieuses. VIA appuie pleinement toutes les recommandations de ce Rapport et les a déjà mises en application¹⁰. » Après la réunion, VIA Rail a remis au Comité un rapport d'étape sur les mesures adoptées pour donner suite aux recommandations du BVG. Bon nombre de ces mesures ont été mises en œuvre. Certaines questions seront toutefois complètement réglées dans le courant de l'année 2010. Comme le Comité aimerait s'assurer que VIA Rail va de l'avant avec les mesures proposées, il recommande ce qui suit :

RECOMMANDATION 4

Que d'ici le 31 décembre 2010, VIA Rail Canada Inc. fournisse au Comité des comptes publics un rapport d'étape sur les mesures prises pour donner suite aux recommandations formulées par la vérificatrice générale dans le rapport d'examen spécial de 2008.

C. Technologies de l'information

Le recours à un système d'évaluation des risques et des menaces pour les technologies de l'information est nécessaire pour pouvoir planifier la continuité des opérations en cas de situations imprévues. Un tel système contribue à maintenir un niveau de risque acceptable et établit un équilibre entre les besoins opérationnels et la sécurité nécessaire à l'égard des technologies de l'information.

Dans son examen spécial de 2003, le BVG avait constaté que VIA Rail n'avait pas de système pour repérer ou évaluer les menaces et les risques pour ses technologies de l'information, et n'avait pas prévu non plus de mesures pour atténuer ces menaces ou ces risques. Dans son plus récent examen spécial, le BVG constate que VIA Rail ne s'est pas encore doté de mécanismes qui lui permettent d'avoir une

¹⁰Réunion 32, 1635.

bonne compréhension des risques liés aux technologies de l'information, ni de cadre de gestion convenable pour veiller à la protection de ses technologies de l'information.

Comme l'existence de systèmes de technologie de l'information efficaces est essentielle à la continuité des opérations de VIA Rail, le Comité aimerait suivre de plus près l'évolution de ce dossier. Il recommande :

RECOMMANDATION 5

Que VIA Rail Canada Inc. fasse expressément mention dans son rapport d'étape des mesures prises pour évaluer et mettre en place des mesures d'atténuation des risques et des menaces pour ses systèmes de technologie de l'information.

D. Lacune importante

VIA Rail effectue d'importantes dépenses en immobilisations pour limiter la croissance de ses frais de fonctionnement et augmenter la fiabilité de son matériel roulant, le respect des horaires et la fréquence du service dans certains secteurs. Selon l'examen spécial, la Société compte augmenter ses recettes de 39 % et l'achalandage de 30 % pendant la période allant de 2007 à 2011. Cet objectif représente un défi de taille, car la Société n'est pas propriétaire de la plupart des voies ferrées qu'elle utilise et doit négocier des frais supplémentaires d'utilisation avec le propriétaire.

De l'avis du BVG, les objectifs de croissance de VIA Rail semblent irréalistes. Le BVG fait remarquer que les projections de la Société pour la période 2002-2006 ne se sont pas concrétisées. Dans l'ensemble, le respect des horaires est demeuré sous la barre des 80 %, tandis que l'achalandage s'est accru d'environ 5 %. Par rapport aux projections, il en a résulté un manque à gagner de 230 millions de dollars pour la période.

Les améliorations prévues par VIA Rail dépendent des ententes de service avec les propriétaires de l'infrastructure ferroviaire, mais ces ententes donnent aux

transporteurs de marchandises l'accès prioritaire aux voies ferrées. Dans son introduction, la vérificatrice générale a exposé le défi que doit relever la Société :

La Société n'est pas propriétaire de la majorité des voies ferrées qu'elle utilise et tout usage supplémentaire de celles-ci doit être négocié avec les propriétaires. Le plan d'entreprise est fondé sur la réussite des négociations actuelles avec le principal fournisseur du réseau des voies ferrées, et ce, à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire dont VIA dispose. Une nouvelle entente de services est donc essentielle pour que VIA puisse atteindre les objectifs énoncés dans son plan d'entreprise¹¹.

Au moment de la rédaction du rapport d'examen spécial, la Société n'avait pas fini de négocier les nouvelles ententes de service, ni n'avait élaboré de stratégies de rechange en cas d'échec des négociations ou évalué l'impact d'un tel échec.

Le BVG a conclu qu'il y avait un risque que VIA Rail ne parvienne à réaliser son plan d'entreprise pour la période 2007-2011. C'est pourquoi il a recommandé que le prochain plan d'entreprise de la Société fasse état de toutes les répercussions et difficultés liées au plan d'investissement. La Société devrait également élaborer des stratégies de rechange pour remplir son mandat avec les fonds dont elle dispose.

Dans son introduction, M. Côté a fait observer que, depuis la conclusion de l'examen spécial, la Société avait négocié une entente de services ferroviaires d'une durée de 10 ans avec le CN, qui est propriétaire de la plupart des voies ferrées qu'emprunte VIA Rail. Cette entente prévoit l'accès stable aux voies ferrées. VIA collabore aussi avec le CN pour améliorer l'infrastructure de manière à élargir le service ferroviaire voyageurs, en particulier dans le corridor Windsor-Québec. En juillet 2009, VIA Rail a annoncé un projet d'infrastructure pour la subdivision de Kingston, d'une valeur de 300 millions de dollars. Ce projet améliorera la capacité et l'accessibilité pour nos trains dans la subdivision Kingston, et offrira des garanties quant à l'accès aux voies ferrées pour de futures liaisons supplémentaires. VIA Rail procède à la modernisation de son équipement et de ses stations. Comme le Comité aimerait suivre

¹¹ *Ibid.*, 1635.

les progrès accomplis par Via Rail en ce qui concerne la réalisation de ses projets d'infrastructure dans le corridor Windsor-Québec, il recommande :

RECOMMANDATION 6

Que VIA Rail Canada Inc. précise dans son rapport d'étape les sommes dépensées pour améliorer les infrastructures et moderniser les stations dans le corridor Windsor-Québec, ainsi que les projets achevés et ceux qui restent à parachever.

Il ne fait aucun doute que VIA Rail prend différentes mesures pour accroître l'achalandage et les recettes. La Société est parvenue à augmenter son taux de ponctualité, lequel dépasse les 85 %. Le président a aussi indiqué les moyens que prend VIA Rail pour accroître sa rentabilité et son efficience : « [...] nous passons régulièrement en revue nos activités afin de déterminer des façons de réduire notre dépendance à l'égard du financement d'État. En 2009, ces mesures ont compris la réorganisation de la capacité des trains en fonction de la demande, l'ajustement des niveaux de dotation en personnel pour la prestation de services et la réduction des autres dépenses discrétionnaires. Nous analyserons et renégocierons également les contrats d'approvisionnement¹². »

VIA Rail doit cependant faire face à d'importants risques financiers. M. Côté a dit au Comité qu'en raison de la récession, la Société ne parvient pas à atteindre ses cibles dans une proportion allant de 12 à 15 %. Sur une période de cinq ans, cela pourrait représenter un écart de 200 millions de dollars entre les recettes réelles et les recettes prévues. Bien que VIA Rail ait négocié une nouvelle entente de services ferroviaires avec le CN, il est indiqué dans le rapport d'étape remis au Comité que « des négociations sont en cours avec le CN en vue d'obtenir des garanties quant à l'accès aux voies ferrées pour des liaisons supplémentaires dans l'avenir, tel que cela est indiqué dans le Plan d'entreprise. Si les négociations ne sont pas fructueuses, la

¹² *Ibid.*, 1640.

Société amorcera des pourparlers avec le gouvernement pour évaluer la possibilité de réévaluer le financement, selon les besoins ».

M. Côté a informé le Comité des difficultés que doit surmonter VIA Rail pour faire face aux pressions financières :

Quand la demande baisse, toute entreprise doit réduire ses coûts afin de pallier le déficit des produits. Un fabricant, par exemple, éliminera une gamme de produits ou retardera le lancement d'un nouveau produit. Chez VIA, cependant, une énorme partie de nos coûts sont prédéterminés et ne sont pas liés à la demande du marché. Nous exploitons des services en vertu d'un mandat et ne disposons que de peu de souplesse quant aux coûts essentiels associés au maintien en service des trains, et ce, que des voyageurs y prennent place ou non¹³.

Par conséquent, tout changement important dans les recettes qui découlerait de la conjoncture économique ou de l'échec des négociations avec le CN risque d'avoir des répercussions considérables sur les activités de VIA Rail, par exemple le rétrécissement du réseau ferroviaire et la réduction de la fréquence des trains. Ces répercussions pourraient compromettre gravement le service ferroviaire voyageurs. La lacune importante relevée par la vérificatrice générale et la viabilité des plans de la Société préoccupent le Comité; c'est pourquoi il formule la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 7

Que VIA Rail Canada Inc. fournisse dans son rapport d'étape des renseignements sur l'état d'avancement de ses plans visant à accroître l'achalandage et ses recettes.

CONCLUSION

Le BVG effectue des examens spéciaux des sociétés d'État depuis maintes années, mais ce n'est que récemment que ses rapports d'examens sont rendus publics. Le Comité des comptes publics a tenu pour la première fois une audience sur ces examens spéciaux. Il a décidé d'étudier les examens spéciaux de l'Administration de pilotage des Grands Lacs et de VIA Rail Canada Inc. parce que le BVG a conclu que

¹³ *Ibid.*, 1640.

ces deux organismes ont des systèmes et des pratiques qui présentent une lacune importante.

De l'avis du BVG, le régime actuel d'exemptions que prévoit le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* pour les navires canadiens ne permet pas à l'Administration de pilotage des Grands Lacs d'avoir l'assurance que les officiers de pont canadiens possèdent les compétences et les qualifications nécessaires. Le Comité convient avec le BVG qu'il faut remédier à cette lacune et que l'Administration de pilotage des Grands Lacs devrait apporter les changements proposés au Règlement le plus rapidement possible.

Les représentants de VIA Rail ont dit au Comité qu'ils avaient jugé utile l'examen spécial et qu'ils avaient déjà commencé à mettre en œuvre de nombreuses recommandations du BVG. Le BVG craignait cependant que la Société ne puisse exécuter son plan d'entreprise en raison des objectifs d'augmentation de l'achalandage et des recettes irréalistes. L'impossibilité d'atteindre ces objectifs, combinée à la récession, pourrait nuire considérablement à la situation financière de VIA Rail. Le Comité croit que VIA Rail et le gouvernement devront suivre de près cette question pour garantir la viabilité du service ferroviaire voyageurs au Canada.

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Organisations et individus	Date	Réunion
<u>40^e législature, 2^e session</u>		
Administration de pilotage des Grands Lacs	2009/10/07	32
Robert Lemire, directeur général		
Réjean Ménard, secrétaire et trésorier		
Douglas Smith, président Conseil d'administration		
Bureau du vérificateur général du Canada		
René Béliveau, directeur principal		
Nancy Cheng, vérificatrice générale adjointe		
Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada		
VIA Rail Canada inc.		
Paul Côté, président et chef de la direction		
Christena Keon Sirsly, chef de la stratégie de l'entreprise et championne des langues officielles		
Robert St-Jean, chef des services financiers et de l'administration		

ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES

Organisations et individus

40^e législature, 2^e session

Administration de pilotage des Grands Lacs

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents (40^e législature, 3^e session : [séance no 2](#); 40^e législature, 2^e session : [séances nos 32, 42 et 45](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

L'hon. Shawn Murphy, député