

Révision par l'ombudsman de Radio-Canada à propos du reportage concernant TM4, diffusé le 28 mars 2008, au *Radiojournal* de midi.

SOMMAIRE

Une filiale d'Hydro-Québec, TM4, et son partenaire français, Dassault, perdent un contrat pour fournir des voitures électriques à La Poste française. Dans une intervention en direct au bulletin de nouvelles radio, le journaliste Daniel Bordeleau dit que la technologie du véhicule électrique est jugée inappropriée mais il omet de préciser que c'est la batterie fabriquée par les Français qui est en cause, et non le moteur conçu par TM4.

TM4 porte plainte en disant que cette imprécision lui cause un dommage.

J'ai conclu que cette imprécision, ainsi que la citation choisie de la porte-parole de La Poste, pouvait en effet laisser croire à certains auditeurs que la technologie du moteur conçu par TM4 était jugée « obsolète », ce qui n'est pas la réalité. Toutefois, je n'ai aucune raison de croire que le journaliste avait l'intention de nuire à l'entreprise.

La plainte est donc en partie fondée et la direction a déjà retiré de radio-Canada.ca l'intervention en cause, ainsi que les deux textes webs qui avaient été écrits en s'inspirant de l'intervention imprécise.

LA PLAINTE

Le 28 mars 2008, le journaliste radio Daniel Bordeleau explique en direct dans le bulletin de nouvelles radio de midi, qu'il a obtenu des explications de La Poste française quant aux raisons pour lesquelles une filiale d'Hydro-Québec, TM4, et son partenaire français ont été écartés d'un appel d'offres pour un contrat de fourgonnettes électriques. Voici l'échange entre le présentateur des nouvelles et le reporter :

Présentateur : « Une filiale d'Hydro-Québec, TM4, et son partenaire français se sont vu refuser récemment un important contrat pour la fabrication de fourgonnettes électriques. Leur technologie serait jugée inappropriée par La Poste française. Daniel Bordeleau a obtenu des précisions sur les raisons de ce rejet. Daniel, comment La Poste française explique-t-elle le rejet de cette fourgonnette appelée la Cleanova? »

D. Bordeleau : « Et bien, on a eu des détails, on a pu parler aux gens de La Poste. C'est un peu surprenant parce qu'effectivement la Cleanova offrait une autonomie de 200 kilomètres, alors que les deux véhicules

retenus ont une autonomie d'à peine 100 km, mais je vous propose d'écouter les explications de M^{me} Muriel Barnéoud, qui est directeur grands programmes et directeur industriel à La Poste.

M^{me} Barnéoud : « La Cleanova, c'était un labo et on savait que la Cleanova avait une fin, notamment parce que la technologie qu'on avait embarquée sur la Cleanova était une technologie obsolète. Vous savez que dans le monde des véhicules électriques et des batteries, on est encore en pleine évolution, et la technologie évolue presque au mois le mois. »

Présentateur : « Daniel, TM4 devrait-il maintenant chercher un nouveau partenaire en France? »

D. Bordeleau : « Et bien, c'est une très bonne question parce qu'il y a beaucoup d'autres commandes qui s'en viennent, notamment la ville de Paris qui serait sur le point d'acheter deux mille véhicules électriques, et là, il y a aussi des rumeurs qui circulent quant au groupe Dassault qui se désintéresserait maintenant du véhicule électrique, alors beaucoup de questions sans réponse. »

Le 11 avril, le président-directeur général de la compagnie TM4, M. Claude Dumas, me fait parvenir une plainte. En voici de larges extraits :

« (...) Leur technologie serait jugée inappropriée par La Poste française, disait le lecteur en introduction à l'entrevue avec M^{me} Murielle Barneoud, directeur grands programmes et directeur commercial à La Poste, qui déclarait que la technologie Cleanova était obsolète.

Le système Cleanova (www.cleanova.com) commercialisé par notre partenaire français SVE incorpore un système moteur de TM4 et une batterie de la SVE.

Cette introduction et citation laissent entendre que La Poste a porté un jugement très négatif sur le système de motorisation de TM4. C'est ce qu'en ont compris nos employés, la direction de notre actionnaire Hydro-Québec et mes proches. Je n'ai aucun doute que l'écoute de ce bulletin de nouvelles, toujours accessible sur le site web de Radio-Canada(http://www.radio-canada.ca/audio-video/index.shtml?urlMedia=http://www.radio-canada.ca/Medianet/2008/CBF/Radiojournal200803281200_3.aspx)

a mené ou mènera aussi nos fournisseurs et clients à la même conclusion. TM4 faisant face à la concurrence des autres motoristes, cette nouvelle est susceptible d'être utilisée afin de nous nuire.

Le présentateur du radio-journal et le journaliste Daniel Bordeleau ont présenté la nouvelle d'une façon qui n'est pas conforme à l'exactitude, à l'intégrité et à l'équité auxquelles Radio-Canada s'engage formellement, selon ce que rapporte la page Ombudsman du site web de la Société.

En effet, il savait que le jugement de M^{me} Barneoud ne portait pas sur les technologies de TM4 puisque, le cadre de l'émission «L'heure des comptes» diffusée le même jour, il a inséré une citation plus complète de son entretien avec cette dame, qui précise que son jugement ne portait que sur la batterie et exclusivement sur la batterie.

Je pense que l'opinion de M^{me} Barnéoud sur la batterie de la SVE n'est pas fondée et que ses informations sur la batterie alternative ne le sont pas non plus. En effet, elle déclare que les batteries lithium-ion de grande capacité pour véhicules électriques est une technologie classique; un peu de culture technique, ou un brin de recherche sur le web ou une question supplémentaire au président du Ceveq qu'il a aussi interviewé, ou à moi-même auraient permis à M. Bordeleau d'apprendre que ces batteries ne sont pas encore produites en grandes quantités et apparaissent à peine sur le marché.

Deux minutes sur le web l'auraient mené à l'article de Wikipedia sur la batterie Zebra, qui explique que la technologie d'avant-garde qui enthousiasme Mme Barneoud est une technologie développée en Afrique du Sud (et non en Suisse) il y a 20 ans, vendue depuis près de dix ans et qui équipe suffisamment de véhicules pour avoir atteint le cap de 2 millions de km. Hydro-Québec a eu des véhicules équipés de ces batteries et la SVE en a équipé plusieurs de ses véhicules.

L'omission au radio-journal de la restriction importante apportée par M^{me} Barneoud à son jugement sur l'obsolescence technologique en entrevue et diffusée à L'heure des comptes m'apparaît constituer une faute professionnelle grave, qui a et induit toujours les auditeurs en erreur. Cela a causé et cause à TM4, et à Hydro-Québec par notre association lourdement soulignée avec cette dernière, un dommage certain.

Je vous demande donc de vous pencher sur cette situation et de discuter, avec le service des nouvelles et avec le journaliste concerné, des mesures à prendre pour corriger les conséquences de cette nouvelle trompeuse. Je vous soumetts aussi que le dommage se continue et s'aggrave à chaque jour que le reportage du radio-journal demeure accessible sur le site de la Société et vous demande de le faire retirer temporairement tant que vous n'aurez pas statué sur ma plainte. (...) »

Le 23 avril, M^{me} Geneviève Guay, directrice du traitement des plaintes et des affaires générales au service de l'Information, répond à M. Dumas. Voici l'essentiel de sa réponse :

« (...) Nous vous soumettons que la version du Radiojournal du midi avait pour but premier de faire connaître le choix de *La Poste*. Dans les délais de temps limités impartis par les Radiojournaux, le journaliste est allé au plus percutant : La *Cleanova-2* n'était pas retenue.

Le présentateur dit qu'on a parlé de technologie inappropriée. Le journaliste répond en disant que la décision est surprenante, puisque la *Cleanova* a deux cents kilomètres d'autonomie et que les véhicules retenus en ont moins. Là-dessus, la porte-parole de *La Poste* fait valoir ses raisons. Elle parle d'abord de technologie obsolète, mais elle précise tout de suite après que le monde des batteries est « *encore en pleine évolution* ». Il nous paraît donc facile de comprendre même dans ce court reportage qu'il est ici question de batteries et non de moteur.

Vous reconnaissez par ailleurs que la version complète de ce reportage, présentée à *L'heure des comptes*, le soir même, ajoute des détails pertinents, même si cette version semble, elle aussi, avoir des lacunes à vos yeux.

À *L'heure des comptes*, des précisions sont apportées sur l'importance des batteries dans la décision de *La Poste*. M^{me} Barnéoud reconnaît que la question des batteries est au cœur du dossier. Jamais le reportage ne laisse entendre que le moteur de TM4 avait été critiqué ou remis en question par *La Poste* française. Au contraire, en conclusion le journaliste indique lui-même que les discussions ont probablement porté aussi sur le prix et la capacité de production.

À notre avis, rien dans ce reportage n'avait pour intention ou pour effet de « nuire » comme vous nous l'indiquez dans votre lettre. Au contraire, le journaliste a bien conservé une partie de l'entrevue du directeur du CEVEQ Pierre Lavallée selon qui la *Cleanova* est « *définitivement supérieure* » à ses concurrents.

Vous nous suggérez que nous aurions dû vous parler avant de publier ce reportage. Notre journaliste a pourtant bien communiqué avec la responsable des relations publiques d'Hydro-Québec, M^{me} Flavie Côté, le vendredi matin 28 novembre pour demander une entrevue avec vous. Madame Côté lui a répondu en après-midi que M. Dumas ne souhaitait pas commenter au moyen d'une entrevue, mais qu'il affirmait que « Hydro-Québec continuerait à chercher des partenaires lui permettant de commercialiser ses produits ».

Sachez que cette proposition d'entrevue est encore ouverte. Nous sommes toujours intéressés à mieux informer nos auditeurs sur ce dossier qui nous paraît important à plusieurs points de vue. (...)

Vous aurez compris à la lecture de cette lettre que nous ne voyons pas pourquoi la nouvelle publiée sur notre site Internet devrait être retirée. Nous la remettons donc en place dès que possible. (...) »

Le 28 avril, M. Dumas réplique :

« Mme Guay passe à côté de ma plainte et sa réponse utilise le procédé dont je me suis plaint : pour soutenir sa conclusion erronée, elle a dû masquer certaines parties des passages du bulletin du Radiojournal sur lequel porte ma plainte et auxquels elle fait des références directes. »

Avant d'entamer la révision, j'ai demandé à Claude Dumas s'il avait l'intention de recourir aux tribunaux. Il m'a répondu que non, même s'il a ajouté qu'il ne renonçait à aucun de ses droits. Je lui ai expliqué qu'il était important pour moi de connaître ses intentions car l'ombudsman émet des avis qui sont basés sur des normes éthiques propres à Radio-Canada, des normes qui sont parfois plus exigeantes que la loi. Je n'effectue pas de révision quand le plaignant entend recourir aux tribunaux car je considère que je n'ai plus, à ce moment-là, la liberté d'esprit nécessaire pour évaluer le travail journalistique.

LA RÉVISION¹

Le contexte

Pour comprendre de quoi il est question, il faut résumer brièvement qui fait quoi dans ce partenariat : TM4 est en effet une filiale d'Hydro-Québec, comptant une centaine d'employés à Boucherville. Elle cherche à percer dans le domaine des véhicules électriques et hybrides. TM4 a mis au point le moteur électrique de la fourgonnette Cleanova. Cette fourgonnette est un produit de la SVE, une filiale du groupe français Dassault. C'est cette entreprise française qui s'est chargée d'équiper la Cleanova d'une batterie. La technologie des cellules de la plus récente batterie est asiatique. En 2002, TM4 et SVE ont formé un partenariat. Elles ont participé notamment à l'appel d'offres de La Poste française. Donc, **TM4 fabrique le moteur, SVE fait la batterie**. En 2005, le groupe industriel Dassault a acquis une participation de 18 pour cent dans TM4 mais SVE (filiale de Dassault) et TM4 (filiale d'Hydro-Québec) restent deux compagnies distinctes.

Le 20 mars dernier, Daniel Bordeleau - un journaliste spécialisé en économie et qui suit le dossier de la voiture électrique depuis des années - apprend par une de ses sources que les partenaires Dassault-TM4 viennent d'être écartés de l'appel d'offres de La Poste française. C'est une nouvelle indéniablement d'intérêt public car il s'agit d'un revers sérieux pour Dassault, mais aussi pour TM4, une société financée par les contribuables québécois. L'appel d'offres pour 500 voitures pourrait ouvrir la voie à des débouchés lucratifs car La Poste veut se doter de 10 mille véhicules électriques.

¹ Annexe I : le mandat de l'ombudsman

Le 25 mars, Daniel Bordeleau prépare un reportage sur cette nouvelle pour l'émission spécialisée en économie *L'heure des comptes*. Il demande à Flavie Côté, l'attachée de presse d'Hydro-Québec, une entrevue avec Claude Dumas.

M. Dumas refuse d'accorder une entrevue. Il m'explique qu'en général, il « fuit les médias » et que, ce jour-là, « il essayait encore de comprendre ce qui s'était passé ». Il fait seulement savoir « qu'Hydro-Québec continuera à chercher des partenaires lui permettant de commercialiser ses produits. » Daniel Bordeleau rejoint en Europe un des concurrents de TM4, retenus par La Poste.

Trois jours plus tard, le 28 mars, M. Bordeleau interviewe Muriel Barnéoud, directeur grands programmes et directeur commercial, déléguée par La Poste pour répondre aux questions du journaliste québécois.

Daniel Bordeleau explique que les délais sont trop courts pour enregistrer un reportage. Il propose donc de faire une intervention en direct dans le *Radiojournal* pour résumer les propos de M^{me} Barnéoud.

C'est cette intervention qui est au cœur de la plainte. Pas les autres reportages plus longs sur le même sujet diffusés à *L'heure des comptes*, les 25 et 28 mars. Je les ai écoutés; ils sont faits dans les règles de l'art.

Au moment de la diffusion du *Radiojournal* en cause, Claude Dumas était en avion. Il revenait de Paris. Il dit que tous les initiés et non initiés qui ont entendu la nouvelle ce midi-là, et qui la lui ont rapportée, ont compris que c'était la technologie de TM4 qui était qualifiée d'obsolète. D'où le choc dans son entreprise.

Analyse de l'intervention en direct

Examinons tout d'abord la présentation critiquée par le plaignant :

Présentateur : « Une filiale d'Hydro-Québec, TM4, et son partenaire français, se sont vu refuser récemment un important contrat pour la fabrication de fourgonnettes électriques. Leur technologie serait jugée inappropriée par La Poste française. (...) »

En parlant de « leur technologie » jugée inappropriée, le journaliste fait apparemment référence aux deux entreprises, TM4 et son partenaire français. Puisqu'il s'agit d'une présentation, il faut être bref. Toutefois, il est clair que comme le partenaire français n'est pas nommé l'attention se porte tout naturellement sur la filiale d'Hydro-Québec, TM4. Par conséquent, il est effectivement possible pour l'auditeur de sauter aux conclusions et de croire que c'est la technologie de TM4, donc la technologie du moteur qui est en cause.

Le problème, c'est que l'intervention subséquente du journaliste n'éclaircit pas la situation. Daniel Bordeleau dit en effet que la décision de La Poste est surprenante car la Cleanova a une grande autonomie, mais l'extrait de l'entrevue de M^{me} Barnéoud qu'il a choisi n'explique pas clairement quel est le problème technologique de la Cleanova.

M^{me} Barnéoud : « La Cleanova, c'était un labo, et on savait que la Cleanova avait une fin, notamment parce que la technologie qu'on avait embarquée sur la Cleanova était une technologie obsolète. Vous savez que dans le monde des véhicules électriques et des batteries, on est encore en pleine évolution, et la technologie évolue presque au mois le mois. »

Muriel Barnéoud parle de « technologie obsolète », un jugement sévère mais, à l'écoute, on ne se demande pas si le problème vient du véhicule électrique ou de la batterie. Donc, pour le non initié, qui ne sait pas que TM4 construit le moteur et Dassault la batterie, il n'est pas déraisonnable de croire que c'est la technologie de TM4, la seule compagnie nommée jusque-là, qui est en cause.

J'ai écouté l'intégralité de l'entrevue de Muriel Barnéoud pour comprendre à quoi elle impute le problème technologique. Elle affirme, sans l'ombre d'un doute, que le défaut vient de la batterie de la SVE, filiale de Dassault, et non du moteur de la Cleanova. D'ailleurs, dans l'extrait d'entrevue retenu par le journaliste pour son intervention à 18 h 30, à *L'heure des comptes*, l'explication de Muriel Barnéoud est beaucoup plus claire que dans l'extrait choisi à midi :

M^{me} Barnéoud : « La Cleanova, c'était un labo et on savait que la Cleanova avait une fin, notamment parce que la technologie qu'on avait embarquée sur la Cleanova était une technologie obsolète .»

D. Bordeleau : « Alors en fait, la différence, c'est essentiellement la batterie qui donnait pas entièrement satisfaction. »

M^{me} Barnéoud : « Voilà. Le nerf de la guerre de la voiture électrique, c'est la batterie. »

Ne pas mentionner que la batterie est en cause peut sembler, à première vue, une imprécision anodine. Il n'est pas faux de dire que la technologie de la Cleanova est jugée dépassée par La Poste, sans préciser que c'est de la batterie dont on parle, et non du moteur. Mais, n'oublions pas ici que nous parlons d'une entreprise qui tient à préserver sa réputation. Pour elle, ce manque de précision n'a rien d'anodin car certains auditeurs peuvent en conclure que la technologie de TM4 est en cause.

En relisant la transcription intégrale de son intervention, le journaliste Daniel Bordeleau a tout de suite admis qu'il avait, en effet, manqué de précision. Il ne nie pas qu'il soit tout à fait possible pour des auditeurs de déduire de l'information diffusée ce midi-là que la technologie de TM4 est obsolète.

Le journaliste tient toutefois à préciser qu'il n'avait aucune intention de nuire à l'entreprise. Il précise avoir obtenu l'entrevue vers 11 heures, il devrait être en direct à midi, l'échéance était donc assez serrée; « Ça s'est fait vite », dit-il.

Je n'ai aucune raison de douter de la bonne foi de Daniel Bordeleau puisque dans son reportage à *L'heure des comptes*, le soir du 28 mars, il fait toutes les nuances nécessaires. Il diffuse même une entrevue avec un spécialiste qui estime que le handicap de Dassault-TM4 est plus probablement l'absence de capacité de production de véhicules électriques en grande quantité.

La directrice des nouvelles et actualités de la radio, Marie-Philippe Bouchard, souligne que le direct est un « exercice périlleux ». Elle estime qu'il incombait à Daniel Bordeleau d'être plus précis. « Il est possible de comprendre trop de choses différentes » dans son intervention, dit-elle. L'extrait sonore de Muriel Barnéoud était mal choisi. Le reporter aurait dû dire lui-même que la batterie était en cause. M^{me} Bouchard remarque que même si Daniel Bordeleau a commencé la journée « sur une patte un peu croche », il a corrigé le tir la journée même avec son reportage à *L'heure des comptes*.

Les autres critiques

Claude Dumas estime que le jugement négatif de M^{me} Barnéoud sur la batterie de la SVE n'est pas fondé. On ne peut certainement pas reprocher à Daniel Bordeleau d'avoir fait état de l'opinion de Muriel Barnéoud, la porte-parole désignée par La Poste. Comme le reporter connaît bien le dossier, il dit en ondes que les critiques de M^{me} Barnéoud à l'endroit de la Cleanova sont surprenantes.

Claude Dumas se plaint du « lead » du reportage, c'est-à-dire du fait que le reporter ait choisi de mettre l'accent dès le début de la présentation sur Hydro-Québec et TM4 plutôt que sur Dassault, même si c'est la batterie des Français qui est en cause. Le PDG de TM4 ajoute qu'il y a là une volonté de faire ce qu'il qualifie de « spin » (angle négatif) contre Hydro-Québec. Là-dessus, quoiqu'en pense M. Dumas, le principe de la liberté de presse donne toute la latitude aux journalistes radio-canadiens de structurer et d'écrire leurs textes comme ils l'entendent, en autant qu'ils respectent les principes d'exactitude, d'intégrité et d'équité. Dans ce cas-là, comme TM4 est une entreprise québécoise, de surcroît filiale d'Hydro-Québec, il me semble parfaitement défendable d'en faire le « lead » du reportage. Il n'y aurait pas eu d'erreur d'interprétation possible si le reporter avait précisé par la suite dans son intervention que la batterie supposément obsolète avait été fabriquée par SVE.

Le refus d'accorder une entrevue

M. Dumas soutient que Daniel Bordeleau n'avait pas besoin d'une entrevue avec lui pour faire une intervention en direct plus précise. Sans enlever aucune des

responsabilités qui appartiennent aux journalistes, un acteur de l'actualité prend le risque d'être moins bien compris s'il choisit de ne jamais parler aux journalistes. La décision de La Poste était publique depuis le 20 mars. La demande d'entrevue a été faite cinq jours plus tard. Si Claude Dumas préfère ne pas accorder d'entrevue, c'est son droit le plus strict. Néanmoins, il aurait peut-être pu fournir quelques éléments explicatifs au journaliste en lui demandant de ne pas être cité. Ce genre d'entente se fait régulièrement dans le monde des affaires et permet aux reporters de comprendre plus à fond les dossiers. M. Dumas aurait d'ailleurs pu profiter d'une telle conversation pour mettre en doute les explications de La Poste, comme il l'a fait dans sa plainte à mon bureau.

L'Internet

Claude Dumas craint que cette intervention en direct et la citation de La Poste dans le bulletin de midi nuisent à TM4. À l'ère de l'Internet, les reportages de la radio et de la télévision, rendus disponibles sur Radio-canada.ca, circulent beaucoup plus longtemps qu'avant et peuvent être facilement repérables. M. Dumas se dit inquiet que des clients potentiels tombent sur cette nouvelle et en concluent que la technologie de TM4 est désuète.

Dès réception de la plainte du président-directeur général de TM4, le 11 avril, avant même d'avoir statué sur son bien-fondé, la direction de l'Information, par courtoisie, a retiré temporairement de son site web l'intervention de Daniel Bordeleau datant du 28 mars à midi. Depuis, les responsables de Radio-canada.ca et de l'Information ont pris les dispositions nécessaires pour que ce reportage soit effacé :

(<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/EconomieAffaires/2008/03/28/001-cleanova-refus-poste.shtml> et http://www.radio-canada.ca/audio-video/index.shtml?urlMedia=http://www.radio-canada.ca/Medianet/2008/CBF/Radiojournal200803281200_3.asx).

Étant donné l'imprécision contenue dans l'information transmise dans le bulletin de midi du 28 mars, la direction a supprimé les textes web écrits à partir de l'intervention en direct :

<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/complete.asp?sID=390335&sNomFichier=index&sURL=/nouvelles/Economie-Affaires/2008/03/28/001-cleanova-refus-poste.shtml>
<http://www.netscape.qc.ca/article/?article=001-cleanova-refus-poste&cat=Finance&ch=n>.

Notons que les deux reportages de *L'heure des comptes* sur la perte du contrat de La Poste par les partenaires TM4-Dassault ainsi que le texte web du 25 mars sont toujours disponibles sur Radio-canada.ca.

Conclusion

L'information diffusée dans le *Radiojournal* de midi, le 28 mars, peut en effet laisser croire à certains auditeurs que La Poste française porte un jugement négatif sur la technologie développée par l'entreprise québécoise, TM4. En omettant une information significative - en l'occurrence que la batterie française était jugée désuète - le journaliste a contribué à cette interprétation erronée. La plainte est donc en partie fondée.

Toutefois, il s'agit d'une erreur de bonne foi car le reportage subséquent du journaliste à *L'heure des comptes* montre qu'il n'avait aucune intention de nuire à TM4.

La direction a déjà apporté des correctifs sur le web afin que ces imprécisions disparaissent. Elle a aussi invité M. Dumas à venir expliquer son point de vue à l'antenne, invitation à laquelle il n'a pas répondu.

Julie Miville-Dechêne
Ombudsman, Services français
CBC/Radio-Canada
Le 2 mai 2008

ANNEXE 1 : Le mandat de l'ombudsman

Le mandat de l'ombudsman, c'est de :

...juger si la démarche journalistique ou l'information diffusée qui fait l'objet de la plainte enfreint les dispositions de la politique journalistique de Radio-Canada...

aussi appelée *Normes et pratiques journalistiques* (NPJ, accessible à l'adresse Web suivante : www.radio-canada.ca/ombudsman).

Cette politique s'appuie sur trois principes fondamentaux : l'exactitude, l'intégrité et l'équité.

L'exactitude : L'information est fidèle à la réalité, en aucune façon fausse ou trompeuse. Cela exige non seulement une recherche attentive et complète, mais une langue châtiée et des techniques de présentation sûres, y compris pour les éléments visuels.

L'intégrité : L'information est véridique, sans déformation visant à justifier une conclusion particulière. Les professionnels de l'information ne tirent pas profit de leur situation avantageuse pour faire valoir des idées personnelles.

L'équité : L'information rapporte les faits pertinents, reflète impartialement les points de vue significatifs et traite avec justice et dignité les personnes, les institutions, les problèmes et les événements. (NPJ, III,2)

La politique journalistique est un ensemble de règles que la Société Radio-Canada s'est données au fil des ans. Ces règles, qui visent à développer un journalisme d'excellence, vont bien au-delà des prescriptions de la Loi; elles proposent un idéal difficile à atteindre, mais vers lequel tous les artisans doivent tendre.

Une description détaillée du mandat de l'ombudsman se trouve à la même adresse Web.