



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 131**

Le jeudi 10 octobre 2024

---

Président : M. Peter Schiefke





# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 10 octobre 2024

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 131<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Avant de commencer la réunion, je tiens à rappeler à tous les participants, ici présents, de lire les directives qui figurent sur les cartes qu'ils ont devant eux sur les tables. Ces mesures sont prises pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La séance d'aujourd'hui se déroulera selon une formule hybride.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le vendredi 6 septembre 2024, le Comité poursuit son étude sur le service de transport ferroviaire de passagers et l'incident de VIA Rail Canada du 31 août 2024.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Anita Anand, ministre des Transports. Nous recevons également Arun Thangaraj, sous-ministre, Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, et Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Politiques, du ministère des Transports.

Madame la ministre, nous allons vous accorder cinq minutes pour votre déclaration préliminaire. La parole est à vous. Je vous en prie.

[Français]

**L'hon. Anita Anand (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de me donner l'occasion de participer à cette importante discussion sur le traitement inacceptable des passagers du train 622 de VIA Rail lors de l'incident survenu pendant la fin de semaine de la fête du Travail.

Aujourd'hui, j'ai le plaisir d'être accompagnée des responsables de Transports Canada. D'ailleurs, monsieur le président, je vous remercie de les avoir présentés au Comité.

[Traduction]

Monsieur le président, comme beaucoup de Canadiens, j'ai été scandalisée par la façon dont ont été traités les passagers de VIA Rail qui ont été coincés pendant plus de 10 heures dans un train entre Drummondville et Québec. Les passagers ont dû supporter un inconfort physique et psychologique pendant des heures. Certains ont dit s'être sentis comme s'ils étaient en prison. D'autres ont dit qu'ils avaient craint pour leur sécurité.

C'est complètement inacceptable, monsieur le président. Cette situation est frustrante et décevante. Des retards sont toujours possibles lorsqu'on voyage, mais VIA Rail a une responsabilité à l'égard de la santé et du bien-être des passagers lorsque de telles situations se produisent. Autrement dit, les passagers méritaient un bien meilleur traitement le 31 août.

[Français]

On m'a dit que le train avait eu une défaillance mécanique, et cela fait maintenant l'objet d'une enquête menée par VIA Rail. Cependant, une défaillance mécanique ne signifie absolument pas que les passagers auraient dû rester coincés dans le train pendant 10 heures, en ayant un accès limité à des services essentiels, comme la nourriture, l'eau et des toilettes fonctionnelles.

• (1535)

[Traduction]

C'est pourquoi mon prédécesseur est intervenu et a rencontré les dirigeants de VIA Rail au sujet de cet incident inacceptable pour exiger des réponses. Immédiatement après l'incident, nous avons exigé que VIA Rail prenne des mesures concrètes et nous fasse rapport pour que ce genre de chose ne se reproduise plus.

En termes simples, VIA Rail doit améliorer la formation des employés, afin que son équipe de service soit bien équipée pour répondre à toutes sortes de situations. Elle doit faire mieux, c'est-à-dire fournir des mises à jour plus fréquentes aux passagers à bord de ses trains, afin qu'ils sachent ce qui se passe, et examiner les procédures en cas d'incidents comme celui-là, lorsqu'un train tombe en panne, afin de répondre aux besoins de base des passagers et de traiter ces derniers avec dignité. Par exemple, si vous êtes coincé dans un train pendant 10 heures, vous devriez toujours avoir accès à une toilette qui fonctionne. Il reste toutefois que personne ne devrait jamais être coincé dans un train pendant 10 heures.

Nous avons également demandé à VIA Rail de nous fournir un plan d'action solide et à jour en matière de gestion des urgences, et ce, dans les 30 jours. À notre demande, VIA Rail a amélioré sa façon de réagir à de telles situations, mais nous n'avons pas encore reçu son plan d'action révisé.

VIA Rail est indépendante. Elle est responsable de déterminer les aspects opérationnels liés à son réseau. Elle doit offrir d'autres options de voyage en cas de panne, ce qui doit évidemment être fait avant que la situation ne dégénère en un supplice de 10 heures.

Le transport ferroviaire de passagers est un lien essentiel pour les collectivités canadiennes. Via Rail joue un rôle important en aidant à relier les gens d'un bout à l'autre du pays, y compris ceux des communautés autochtones et éloignées. Nous continuerons d'exiger qu'elle offre un service ferroviaire fiable, qui répond aux besoins de tous les Canadiens.

Je presse Via Rail de s'assurer que les passagers sont traités avec la dignité et le respect qu'ils méritent.

[Français]

Une des priorités de notre gouvernement est de réduire les retards et les interruptions de service, tout en assurant la sécurité des voyageurs et en protégeant leurs droits.

[Traduction]

Nous nous attendons à ce que VIA fasse mieux.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup de votre déclaration préliminaire, madame la ministre.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour six minutes. Je vous en prie.

**M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, de comparaître aujourd'hui. Félicitations pour votre nouvelle nomination.

J'ai de graves préoccupations dont j'aimerais vous faire part, car après neuf ans, nous avons constaté des échecs assez importants dans les dossiers du transport, à savoir que des passagers canadiens sont coincés dans des aéroports et des trains pendant des heures, voire des jours, et que des interruptions de travail mettent notre économie en péril dans nos ports, sur notre réseau ferroviaire et dans nos compagnies aériennes. De plus les coûts — ceux du transport aérien et du fret — ont augmenté. À un moment où les Canadiens font face à une crise sans précédent en matière d'abordabilité, les coûts de transport sont de plus en plus élevés.

Madame la ministre, nous sommes un pays du G7. Nos échanges économiques représentent des milliards de dollars. Des millions de passagers comptent sur des moyens de transport fiables. Quel message le fait d'avoir une ministre des Transports à temps partiel envoie-t-il aux Canadiens et, en fait, au reste du monde?

**L'hon. Anita Anand:** Monsieur le président, c'est absolument insultant d'entendre les conservateurs parler du poste que j'occupe, et du travail que je fais personnellement, comme étant à temps partiel, alors que les conservateurs eux-mêmes n'avaient pas de ministre des Transports. Au lieu de cela, ils avaient un ministre de bien des choses. Il n'y avait pas de ministre des Transports proprement dit, sauf dans un cas où ils ont choisi de mettre ce portefeuille dans un portefeuille omnibus, soit celui des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et des Affaires intergouvernementales. Il est donc risible que l'opposition me qualifie de ministre à temps partiel alors que je m'acquitte des fonctions de mes deux portefeuilles avec célérité et de façon responsable et dévouée pour les Canadiens.

• (1540)

**M. Philip Lawrence:** Merci, madame la ministre.

Pour revenir aux événements qui se sont déroulés au Québec pendant la fin de semaine de la fête du Travail, bien sûr, il y a eu des passagers coincés dans un train, comme vous l'avez dit dans votre déclaration préliminaire, pendant plus de 10 heures. Ils avaient peu de nourriture et d'eau. Les passagers, les travailleurs et

les représentants syndicaux nous ont dit qu'il ne s'agissait pas d'un incident isolé. Pouvez-vous vous engager à ce que ce soit la dernière fois que des voyageurs soient coincés dans un train de VIA, avec peu de nourriture et d'eau, pendant plus de cinq heures?

**L'hon. Anita Anand:** Je commencerai par m'engager à ce que VIA Rail révise ses protocoles pour que cela ne se reproduise plus jamais. VIA Rail est un organisme indépendant, une société d'État. Elle est donc distincte sur le plan opérationnel, mais j'exige d'elle un meilleur service, une meilleure qualité, de meilleurs protocoles et de meilleurs plans de communication. En fait, j'ai exigé une enquête par une tierce partie sur les événements, de même qu'une mise à jour de l'entreprise concernant son plan d'action d'urgence et l'examen qui sera fait de la formation de ses employés.

Par conséquent, comme vous pouvez le constater, malgré le peu de temps qui s'est écoulé depuis que je suis ministre des Transports, j'ai discuté avec la présidente du conseil d'administration et le président et chef de la direction de VIA Rail pour réclamer de meilleurs services pour les passagers et pour la population de notre pays.

**M. Philip Lawrence:** Merci, madame la ministre, mais je ne crois pas que les protocoles suffiront. En fait, nous avons déjà entendu ce discours à la suite de l'incident qui s'est produit à Cobourg, dans la circonscription que je représente, alors que des passagers ont été coincés pendant des heures dans un train de VIA. Je répète que toutes ces choses avaient été dites à ce moment-là. La même situation s'est reproduite à Québec, alors je vous demande si vous pouvez vous engager aujourd'hui à ce que plus jamais des passagers ne soient immobilisés pendant plus de cinq heures dans un train de VIA Rail.

**L'hon. Anita Anand:** Je peux vous assurer que VIA Rail fera mieux pour servir ses passagers. Je peux aussi vous dire qu'après l'incident de décembre 2022, VIA Rail s'était engagée à mettre en place un plan d'action pour améliorer la façon dont elle traite ses passagers en situation d'urgence, et il est clair que ces politiques n'ont pas été correctement appliquées pendant la fin de semaine de la fête du Travail cette année. C'est pourquoi j'ai demandé un plan de gestion des urgences à jour, une enquête par une tierce partie, ainsi que des mesures concrètes pour améliorer la communication, et je veillerai à ce que ces enjeux soient réglés. Les passagers et les Canadiens méritent mieux.

**M. Philip Lawrence:** Les passagers n'ont pas seulement besoin de protocoles et de plans d'action. Ils exigent des résultats.

Pourriez-vous nous dire combien de fois votre prédécesseur, l'ancien ministre Rodriguez, a communiqué avec VIA Rail, par courriel ou par téléphone, dans les trois mois précédant l'incident?

**L'hon. Anita Anand:** Je vais demander à mon sous-ministre de répondre à cette question.

**M. Arun Thangaraj (sous-ministre, ministère des Transports):** Je sais que, immédiatement après cet incident, le ministre précédent s'est entretenu avec VIA Rail. J'ai parlé personnellement à la présidente du conseil d'administration de VIA Rail, ainsi qu'au président et chef de la direction, à cette occasion.

**M. Philip Lawrence:** Quand? Au cours des trois mois précédents, combien de fois l'ancien ministre a-t-il communiqué avec VIA Rail?

**M. Arun Thangaraj:** Je ne suis pas au courant de tous les...

**M. Philip Lawrence:** Merci.

J'aimerais m'arrêter ici et présenter une motion de consentement unanime — j'espère que ce sera fait très rapidement — pour que l'ancien ministre, Pablo Rodriguez, qui est actuellement député, comparaisse devant le Comité dans le cadre de l'étude sur Via Rail.

**Le président:** D'accord.

**M. Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Ce député ne laisse même pas les témoins répondre à ses questions. Il a déjà une autre motion...

**M. Philip Lawrence:** Sauf votre respect, monsieur le président, ce n'est pas un rappel au Règlement.

**M. Stéphane Lauzon:** Il n'a pas répondu à la question, et il allait...

**M. Philip Lawrence:** Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lauzon.

Nous avons une motion qui a été présentée par M. Lawrence et dont nous devons discuter.

• (1545)

**M. Angelo Iacono:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Par respect pour les interprètes et pour tous les partis, je pense qu'il faudrait pouvoir poser une question, et donner à la personne à qui elle est posée le temps de répondre, plutôt que de faire comme nos collègues d'en face récemment, c'est-à-dire s'immiscer dans le débat et parler en même temps que quelqu'un d'autre. Je participe à distance aujourd'hui et j'ai de la difficulté à suivre. Je vous demande, monsieur le président, d'imposer cette règle parce qu'il est très difficile de suivre lorsque tous les gens parlent en même temps.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Iacono. C'est noté.

Je demande à tous les députés de laisser suffisamment de temps aux interprètes pour qu'ils fassent leur travail, surtout au bénéfice de ceux qui se joignent à nous virtuellement.

Monsieur Bachrach. Je vous en prie.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie mon collègue, M. Lawrence, d'avoir présenté cette motion. Je pense que son but est d'obtenir des renseignements très précis sur les communications entre l'ancien ministre et VIA Rail.

Comme cet incident s'est produit à la fin du mandat du précédent ministre, il est évidemment difficile pour la ministre actuelle de fournir des renseignements sur les communications de son prédécesseur. Je ne crois donc pas que la motion soit irrecevable.

Ce qui me préoccupe, c'est que la nouvelle ministre est parmi nous aujourd'hui et que notre temps est limité. J'ai toute une série de questions que j'aimerais lui poser. J'espère que nous pourrons nous prononcer sur cette motion le plus rapidement possible, afin de revenir aux témoignages importants.

**M. Philip Lawrence:** Oui. Nous serions d'accord pour la reporter au deuxième tour, à la fin de la séance. C'est bien.

Merci.

**Le président:** D'accord. Il semble que nous allons reporter cette motion au deuxième tour, pour pouvoir profiter de tout le temps que nous avons avec la ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Je voudrais m'assurer d'une chose. Quand on dit « au deuxième tour », on parle bien de la deuxième heure de la réunion, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui, c'est bien la deuxième heure de la réunion. Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Lawrence, je vais remettre le chronomètre en marche. Il vous reste 25 secondes.

**M. Philip Lawrence:** C'est bien.

Merci beaucoup, madame la ministre. Nous vous sommes reconnaissants d'être ici.

**Le président:** Merci, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous disposez de six minutes.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

Je remercie la ministre de sa présence ici aujourd'hui.

Dans le cadre de cette étude, plusieurs témoins nous ont parlé d'incidents qui ont causé des retards. Nous avons aussi parlé avec VIA Rail qui nous a mentionné des problèmes mécaniques et d'autres dus aux conditions environnementales, à des perturbations sur les rails, etc.

Madame la ministre, vous le savez peut-être, le Comité a fait une étude sur les trains à haute vitesse. Pouvez-vous nous expliquer en quoi cela changerait l'avenir du transport ferroviaire des passagers et comment cela pourrait améliorer le sort de VIA Rail?

**L'hon. Anita Anand:** Je vous remercie de votre question.

D'abord, par rapport à la situation dont nous avons discuté et dont nous continuons de discuter, je voudrais dire qu'on doit penser aux objectifs à long terme de VIA Rail dès maintenant, et non seulement pour l'avenir.

En ce qui concerne votre question, le train à grande fréquence est le grand projet d'infrastructure de transport de ce pays. Nous devons voir très grand pour notre pays. Nous sommes un pays du G7, et nous devons avoir une infrastructure et un système de transport qui soient à la hauteur pour notre population et pour l'avenir. C'est une priorité de notre gouvernement. Ce n'est pas le cas de l'opposition.

Maintenant, qu'allons-nous faire? Nous avons entendu des four-nisseurs. Nous étudions actuellement trois projets de trains à grande fréquence et à grande vitesse. Une équipe a étudié les options d'ap-provisionnement et les soumissions. Nous allons choisir un projet de système de transport par train pour notre pays et pour l'avenir de notre pays. Les avantages que cela présente pour notre système de transport sont clairs, mais il y aura évidemment d'autres avantages également

Merci.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci, madame la ministre.

[Traduction]

Les chemins de fer ont joué un rôle important dans l'histoire du Canada. En fait, le premier ministre Pierre Elliott Trudeau a fait du service ferroviaire interurbain un service essentiel partout au Canada, ce qui a donné naissance à VIA Rail. Tout est parti de là. C'est une société d'État et la première compagnie nationale de transport ferroviaire de passagers.

Dans quelle mesure est-il important que le gouvernement investisse dans un service comme VIA Rail?

• (1550)

[Français]

**L'hon. Anita Anand:** C'est clair. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas seulement une question de transport: c'est aussi une question d'environnement et de changements climatiques.

Comment pouvons-nous réduire nos émissions de carbone? Les trains à grande fréquence et à grande vitesse nous offrent cette possibilité. Comment pouvons-nous avoir plus de logements abordables près de gares de chemin de fer? Les trains à grande fréquence et à grande vitesse nous offrent aussi cette possibilité. On voit donc que cela offrira des possibilités pour notre pays. Nous devons être concurrentiels par rapport à d'autres pays, bien sûr, mais nous devons aussi être là pour la population canadienne. C'est ce que je vais demander à VIA Rail maintenant et à l'avenir par rapport à un autre projet, celui des trains à grande fréquence et à grande vitesse.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci, madame la ministre.

[Traduction]

J'ai une brève question, madame la ministre.

Il y a eu un peu de confusion ou un malentendu au sujet de Transports Canada et de VIA Rail. Nous avons d'ailleurs tous eu connaissance de cela ici.

Pourriez-vous expliquer au Comité la relation qui existe entre vous, madame la ministre — ou votre personnel — et VIA Rail?

**L'hon. Anita Anand:** Je vais commencer par dire une chose très fondamentale: VIA Rail est une société d'État, qui est distincte du gouvernement du Canada sur le plan opérationnel. Le gouvernement du Canada est l'unique actionnaire de VIA Rail. Nous pouvons donc établir les grands paramètres de la politique en vertu desquels cette entreprise fonctionne.

Cependant, lorsqu'il y a une situation comme celle dont on parle aujourd'hui, qui s'est produite près de Québec, par exemple...

[Français]

c'est la responsabilité de VIA Rail de s'en occuper. Moi, je vais poser des questions et m'assurer d'avoir des réponses. Je vais demander à ses dirigeants ce qui s'est passé et leur dire qu'ils doivent faire un meilleur travail pour notre pays.

[Traduction]

C'est ce que j'ai dit au téléphone au président et chef de la direction et à la présidente du conseil d'administration. Cette situation est inacceptable et les choses doivent changer.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

[Français]

Merci, monsieur Lauzon.

Notre prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Soyez la bienvenue au Comité, madame la ministre.

Je vous félicite pour votre nouvelle nomination à titre de ministre des Transports.

Je partage quand même la préoccupation qui a été soulevée plus tôt, à savoir que le ministère des Transports et le Conseil du Trésor sont deux très gros portefeuilles, deux très gros ministères. Je me demande tout de même comment vous allez trouver le temps de faire ce travail adéquatement, mais ce sera à vous de le démontrer dans l'exercice de vos fonctions.

D'abord, puisque nous discutons de VIA Rail, aujourd'hui, je voudrais vous dire que je suis quand même agréablement surpris d'apprendre que, depuis votre nomination, vous avez déjà eu l'occasion de discuter avec la direction de VIA Rail.

À mon avis, s'il y a une raison à la situation qui s'est produite à VIA Rail, je l'attribue à la mauvaise gestion, au mauvais service et aux interruptions de service. Je ne vous blâme pas personnellement, je blâme la direction, l'organisation de VIA Rail.

Par ailleurs si je devais adresser un blâme au gouvernement, je l'attribuerais au fait qu'on a autant tardé à mettre en branle un service avec des voies réservées, comme le train à grande fréquence, le train à grande vitesse que nous visons. Il y a aussi le fait que le parc pour le transport de longue distance est désuet, que les pannes à répétition et les arrêts de service aussi longs, qu'on le veuille ou non, sont des situations qui se répètent, ce qui est quand même pré-occupant.

Cette situation vous préoccupe-t-elle aussi?

**L'hon. Anita Anand:** Je vous remercie de votre question et de vos commentaires.

Je voudrais commencer par dire que je suis tout à fait d'accord avec vous. Il est inacceptable que de tels incidents surviennent, une première, une deuxième et une troisième fois. De tels délais sont inacceptables.

Je suis la ministre des Transports depuis seulement trois semaines. Comme vous l'avez dit, j'ai parlé avec les membres de la direction de VIA Rail, et je leur ai dit que cette situation n'était pas acceptable, ni aujourd'hui ni dans l'avenir. Je leur ai demandé ce qu'ils comptaient faire maintenant. Je leur ai dit que je voulais avoir des mises à jour, que je voulais qu'il y ait un protocole de communication, que je voulais voir, maintenant, leur plan pour assurer un service exceptionnel aux passagers.

• (1555)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie de votre réponse.

Toutefois, j'aurais aimé savoir ce qu'il en est des voies consacrées au fameux train à grande fréquence, ou TGF, ou au train à grande vitesse, ou TGV. En ce qui a trait au renouvellement du parc de trains de longue distance, il y a eu un engagement de votre gouvernement pour les deux parcs. Nous verrons, cependant, je n'ai pas l'impression qu'il y a un sentiment d'urgence. Je n'ai pas l'impression que des montants d'argent sont prévus à cet effet.

Pouvez-vous nous dire si des changements se feront bientôt à cet égard? Qu'on le veuille ou non, nous aimerions voir des mesures concrètes, parce que nous ne voulons pas que cela se passe dans la semaine des quatre jeudis. Le parc de trains de longue distance achève. Il date des années 1950. Cela risque d'être pire que ce qui a été vécu sur les rails entre Montréal et Toronto. C'est ce qui risque d'arriver là-bas, si aucun investissement n'est fait.

**L'hon. Anita Anand:** Je vous remercie également de ces questions.

[Traduction]

En fait, nous avons investi dans de nouveaux trains dans le corridor, qui entrent en service en ce moment.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous parle du parc de trains de longue distance, madame la ministre, pas du parc entre Montréal et Toronto.

[Traduction]

**L'hon. Anita Anand:** Nous avons annoncé un investissement dans de nouvelles voitures. Nous en sommes à l'étape de l'approvisionnement préalable. Je tiens à souligner que nos investissements de 2021 à 2024 se sont élevés à des millions de dollars, parce que nous croyons au service ferroviaire. Nous croyons au renouvellement de la flotte. Cela comprend, dans le budget de 2024, le financement d'une nouvelle flotte.

Je vais demander à mon sous-ministre de vous donner plus de détails.

**M. Arun Thangaraj:** Comme la ministre l'a dit, en 2018, VIA Rail a annoncé que Siemens avait obtenu un contrat pour l'achat de nouvelles locomotives et de matériel roulant, qui sont actuellement en service...

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci. Je comprends, mais vous me parlez encore de la parc entre Montréal et Toronto. Il n'y a pas de chiffre. Il n'y a pas de montants d'argent prévus pour le parc de trains de longue distance. Vous avez à peine commencé le processus d'approvisionnement, alors que les wagons datent d'il y a 50 ans.

Il ne me reste pas beaucoup de temps, alors je vais poser une autre question.

Ma question concerne toujours des rails, mais un autre type de rail, en fait.

Chaque fois que votre prédécesseur, M. Pablo Rodriguez, est venu témoigner devant ce comité, je lui ai demandé si l'argent pour les études concernant le tramway entre Ottawa et Gatineau allait être attribué. Chaque fois, il me disait qu'il était impatient de voir ce projet, que l'argent s'en venait, voire demain matin, que nous allions voir cet argent bientôt.

Aujourd'hui, vous êtes devant moi et, depuis 2019, on nous dit que l'argent s'en vient, mais il n'est toujours pas rendu.

Pouvez-vous nous dire, madame la ministre, peut-être aujourd'hui, si l'argent va arriver demain matin, ou si l'argent va arriver aujourd'hui? Quand allez-vous annoncer l'argent pour les études concernant le tramway à Gatineau? Il y a même un député de l'Ontario, ici, autour de la table. Je suis persuadé qu'il serait content d'entendre cela.

**L'hon. Anita Anand:** D'abord, il s'agit d'une priorité de notre gouvernement. C'est un sujet qui concerne le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Mon sous-ministre pourra sans doute compléter la réponse.

[Traduction]

**M. Arun Thangaraj:** Vous avez bien répondu. Nous travaillerons avec nos collègues d'Infrastructure Canada au financement de l'étude.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes. Je vous en prie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue, madame la ministre. Félicitations pour votre nouveau poste. Je suis heureux que vous soyez ici pour parler de cet incident très grave qui s'est produit avec VIA Rail.

J'aimerais prendre un instant pour vous présenter Leila Dance, notre merveilleuse nouvelle députée d'Elmwood—Transcona, au Manitoba. Nous sommes ravis de l'avoir parmi nous. Nous prenons la question des trains tellement au sérieux que cela nous amène à déléguer deux fois plus de gens au Comité. Même si ce n'est que deux, c'est quand même une augmentation de 100 %.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Taylor Bachrach:** Madame la ministre, vous avez parlé du personnel de VIA Rail et de vos attentes à son égard. Lors d'une réunion précédente, un passager qui se trouvait dans ce train nous a parlé de son expérience pendant ces 10 heures. La situation était difficile; les gens étaient anxieux et inquiets. Il a aussi parlé des compétences du personnel de VIA Rail. J'utilise le train autant que je le peux, et d'après mon expérience, les employés sont bienveillants, compétents et professionnels, alors j'aimerais commencer par les remercier. Je sais qu'ils font un travail incroyable avec des ressources limitées.

Nous avons parlé un peu de formation lorsque nous avons reçu les représentants d'Unifor. Je sais qu'une bonne partie de vos interactions avec VIA concernait la nécessité d'améliorer la formation. Selon le syndicat, ce n'est pas là que se situe le problème, mais plutôt du côté des ressources limitées dont dispose le personnel pour faire un travail professionnel.

Si, à la suite de l'enquête que vous menez, il ressort que VIA Rail a besoin de plus de ressources de la part de votre gouvernement pour être plus résiliente, allez-vous lui fournir ces ressources?

• (1600)

**L'hon. Anita Anand:** Je tiens d'abord à dire que les ressources font partie des questions sur lesquelles le gouvernement s'est concentré. C'est pourquoi des investissements ont été faits dans VIA Rail depuis de nombreuses années... en 2021, 490 millions de dollars; en 2022, 354 millions de dollars; en 2023, 210 millions de dollars; en 2024, du financement pour une nouvelle flotte.

Comme vous pouvez le constater, le gouvernement prend ce dossier et VIA Rail très au sérieux. Nous prenons aussi très au sérieux l'importance de la prestation des services, mais, bien sûr, comme VIA Rail est une société distincte sur le plan opérationnel, nous avons besoin du rapport de cette tierce partie pour connaître les raisons de cette défaillance mécanique du train.

Outre cela, dans les appels que j'ai eus avec le président et chef de la direction, ainsi que la présidente du conseil d'administration de VIA Rail, j'ai dit qu'il est inacceptable qu'un train soit immobilisé pendant 10 heures sans nourriture et eau suffisantes, et sans toilettes qui fonctionnent. Ce ne sont pas des choses qui nécessitent beaucoup de main-d'œuvre. C'est une pratique qui peut être mise en place, peu importe la formation que les travailleurs ou les employés ont reçue. Si du financement supplémentaire est demandé, nous étudierons cela, mais il y a des choses que VIA Rail peut faire dès maintenant pour veiller à ce que ce genre de situation ne se reproduise plus.

**M. Taylor Bachrach:** Madame la ministre, je me demande si après l'incident de 2022... C'est la deuxième fois qu'un train tombe en panne et que des passagers sont coincés. Nous avons entendu un message très semblable après l'incident de décembre 2022. L'amélioration de la formation faisait-elle partie des directives fournies par le ministre après cet incident?

**L'hon. Anita Anand:** Oui. Les processus étaient en place, mais ils n'ont pas été suivis en 2024. La direction, l'équipage et les employés suivront plus de formation. Des tests sont actuellement en cours concernant les plans d'intervention. Cela a déjà commencé et nous aidera à comprendre dans quelle mesure ces plans fonctionnent. Cela se situe au niveau opérationnel de VIA Rail.

Au niveau ministériel et au niveau du gouvernement du Canada, nous avons la responsabilité d'exiger mieux de cette société d'État, et c'est exactement ce que je fais ici aujourd'hui.

**M. Taylor Bachrach:** Madame la ministre, vous avez parlé des trains à grande fréquence et de votre plan visant à améliorer le service ferroviaire pour les passagers entre Toronto et Québec. C'est le corridor le plus achalandé au Canada.

Je pense que la construction de cette infrastructure est quelque chose à laquelle nous donnons un appui fort, en principe. Nous voulons que cela se fasse publiquement et dans l'intérêt public, et non pas à des fins de profit privé.

Cependant, nous n'avons pas pris connaissance de la vision de votre gouvernement pour le transport des passagers dans les régions rurales du Canada. Cela fait des années que Greyhound a mis fin à ses services au Canada, laissant des centaines de collectivités partout au pays sans options de transport de passagers abordables. Le service de VIA Rail dans les régions rurales du Canada est extrêmement limité et il est mis en péril par le fait que l'entreprise partage les voies avec les grandes compagnies de transport de marchandises.

Je pense que les gens des régions rurales du Canada ont aujourd'hui moins d'options de transport de passagers qu'ils n'en ont eu pendant 100 ans.

Quelle est votre vision du transport de passagers dans les régions rurales du Canada? Qu'êtes-vous prêt à faire en tant que gouvernement pour veiller à ce que les Canadiens des régions rurales aient les options qu'ils méritent?

**L'hon. Anita Anand:** Je vous remercie également de cette question.

Je viens du Canada rural. Je suis née à Kentville, en Nouvelle-Écosse, au milieu de la vallée de l'Annapolis. Nous dépendons de différents modes de transport pour nous déplacer, alors je considère vos questions sur les régions rurales comme très pertinentes, et je vous en remercie.

Il faut dire que le Canada a une géographie complexe, dont nous devons tenir compte en tant que ministère et en tant que gouvernement. Il faut veiller à ce que les collectivités éloignées aient accès à suffisamment de voies ferrées, d'autobus et d'autres moyens de transport.

J'ai d'ailleurs déjà vu mon honorable collègue, monsieur le président, en canot en Colombie-Britannique.

• (1605)

**M. Taylor Bachrach:** J'espère que ce n'est pas la vision du gouvernement.

**Des voix:** Oh, oh!

**L'hon. Anita Anand:** Je tiens à dire que nous devons faire preuve d'innovation. C'est pourquoi le train à grande vitesse et à grande fréquence n'est qu'un aspect de ce que nous envisageons pour l'avenir de notre pays.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre. Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys.

Monsieur, vous avez la parole pour cinq minutes. Je vous en prie.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président.

Félicitations pour votre nomination à ce portefeuille et bienvenue au Comité.

Je siège à ce comité depuis le début de la présente législature. Nous avons vu beaucoup de situations chaotiques dans les déplacements pendant cette période. En ce qui concerne l'incident de VIA survenu à Cobourg en décembre 2022, nous avons reçu l'ancien président et chef de la direction VIA. Je lui avais demandé à ce moment-là s'il avait eu des communications avec le ministre de l'époque, le prédécesseur de votre prédécesseur, au moment de l'incident et par la suite, ce qui n'était pas le cas. Sa réponse à ma question a été non.

Au cours de la même période des Fêtes, nous avons connu un véritable chaos dans les aéroports du Canada, des gens ayant été forcés de dormir par terre et étant coincés dans des pays étrangers. Nous avons reçu les dirigeants des administrations aéroportuaires des trois plus grands aéroports du pays et nous leur avons demandé s'ils avaient eu des communications avec le ministre de l'époque. Ils nous avaient répondu non.



Je veux vous demander et vous donner l'occasion de répondre et de nous dire en quoi les choses seront différentes avec vous. De toute évidence, ce genre de situation s'est produit, et les ministres manquaient à l'appel.

Je m'attendrais à ce que pendant une période de difficultés et de chaos, le ministre soit au centre de commandement de Transports Canada, les mains sur le gouvernail et les manches retroussées, prêt à travailler.

Vous avez admis que vous avez deux gros portefeuilles. En quoi la situation sera-t-elle différente avec vous?

**L'hon. Anita Anand:** Je vais vous dire en quoi elle sera différente. J'ai déjà discuté avec tous les PDG des compagnies aériennes et des compagnies ferroviaires, y compris la présidente du conseil d'administration et le président et chef de la direction de VIA. Cela vous montre à quel point je prends ce travail au sérieux, à quel point je continuerai de travailler sérieusement au nom de la population canadienne, qui a besoin du service ferroviaire pour assurer la prospérité économique de notre pays, pour nous permettre de nous rendre au travail à temps, de réduire les émissions de carbone et de voir grand en ce qui concerne les possibilités au chapitre de la connectivité dans notre pays.

Je suis profondément indignée qu'on laisse entendre que je ne suis pas au fait de ce dossier. C'est tout le contraire, monsieur le président.

**M. Dan Muys:** Merci.

Je n'ai pas laissé entendre cela. Je vous ai demandé en quoi la situation sera différente avec vous.

Passons maintenant aux retards dans les aéroports. La semaine dernière, nous avons entendu un témoin dire qu'il prévoit toujours une période de six à huit heures pour se rendre de son domicile à l'aéroport de Dorval avant son vol, simplement en raison des retards dans les aéroports. Les aéroports sont sous réglementation fédérale, et nous savons qu'il y a eu un certain nombre de problèmes. Nous avons entendu parler de cela. Les retards dans les aéroports sont sans précédent.

Nous avons constaté ces problèmes non seulement dans les trois ou quatre grands aéroports du pays, mais aussi dans les petits aéroports. Le Comité a mené une étude sur les aéroports du Nord. Il y a un certain nombre de problèmes dans le secteur du transport aérien.

Encore une fois, que faites-vous pour régler cet enjeu qui touche directement les Canadiens?

**L'hon. Anita Anand:** Je conviens que nous devons avoir...

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je suis désolée, madame la ministre.

**Le président:** Nous allons arrêter le chronomètre, monsieur Muys. Il vous reste trois minutes et 30 secondes.

Oui, madame Koutrakis.

**Mme Annie Koutrakis:** Je m'interroge sur la pertinence de la question de mon collègue. Elle porte sur le secteur du transport aérien, alors que la ministre est ici concernant une question précise qui touche VIA Rail.

Je remets en question la pertinence de sa question.

**M. Philip Lawrence:** Il fonde sa question sur le témoignage d'un passager que nous avons entendu, madame Koutrakis, alors c'est dans...

**Le président:** Merci, madame Koutrakis.

La ministre comparait devant nous aujourd'hui pour parler de l'incident du 31 août. Il y a un lien avec ce que l'un des témoins a dit, alors je vais laisser la ministre répondre.

Toutefois, je tiens à dire, chers collègues, que nous avons expressément invité la ministre à venir discuter de cet incident parce que nous estimions qu'il était suffisamment important pour que le Comité y consacre du temps, et la ministre est présente parmi nous.

Madame la ministre, vous avez la parole. Vous avez trois minutes et 30 secondes. Je vous en prie.

• (1610)

**L'hon. Anita Anand:** Merci. J'espère avoir le temps de répondre à cette question.

Premièrement, je suis d'accord pour dire que les retards sont inacceptables. Ils sont la responsabilité non seulement des compagnies aériennes, mais aussi des aéroports et des administrations aéroportuaires. Nous devons nous assurer qu'ils collaborent tous. Dans mes conversations avec les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires jusqu'à maintenant, ainsi qu'avec les responsables des aéroports, j'ai insisté sur la nécessité de réduire les retards. Cela doit se faire. Après la COVID-19, nous devons voir le secteur du transport aérien fonctionner plus efficacement.

Que faisons-nous? Nous collaborons régulièrement avec les aéroports, les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires pour nous assurer de régler les goulots d'étranglement. Ils s'occupent de tout ce qui relève de leur compétence. Nous veillons à ce que les aéroports échangent des données pour améliorer la planification et l'expérience des voyageurs.

Je suis heureuse que mon honorable collègue ait soulevé cette question, et je vais continuer de me tenir au fait de ce dossier.

**M. Dan Muys:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Muys. Merci, madame la ministre.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci, monsieur le président.

Bienvenue, madame la ministre, et félicitations pour vos nouvelles fonctions. Je dis toujours que si vous voulez voir des résultats, donnez plus de travail aux gens qui sont très organisés. Confiez-le aux gens les plus occupés et ils vont certainement s'en sortir haut la main. Je dois vous dire, madame la ministre, qu'en tant que députée, je ne pourrais pas être plus fière de vous avoir comme ministre des Transports. Je pense que vous brisez le plafond pour beaucoup de jeunes femmes et de filles qui vous regardent aujourd'hui.

Cela dit, nous savons que votre prédécesseur a envoyé une lettre à VIA Rail le 4 septembre 2024. Dans sa lettre, il demandait une certaine réponse dans les 30 jours.

Savez-vous si VIA Rail a respecté le délai de 30 jours et si elle est revenue avec son plan d'action?

**L'hon. Anita Anand:** Tout d'abord, merci beaucoup de vos bons mots. Je n'avais pas pensé à cela.

Je vais répondre à votre question.

Permettez-moi simplement de dire que mon prédécesseur a demandé à VIA Rail de charger une tierce partie de mener une enquête, de revoir son plan d'action pour la gestion des urgences dans les 30 jours, de revoir la formation de ses dirigeants et de ses employés, de revoir les communications avec les passagers, de revoir et améliorer les protocoles de communication et d'évaluer les défaillances mécaniques. J'ai parlé à la présidente et au PDG de VIA Rail. Nous avons reçu une mise à jour de leur part en réponse à cette lettre, alors certaines mesures ont été prises, et je vais vous en parler plus en détail.

Le 3 septembre 2024, VIA Rail a mis en œuvre un nouveau protocole de réponse aux incidents pour son personnel à bord des trains et son centre de contrôle des opérations. Ce protocole fait en sorte que Transports Canada soit immédiatement informé des événements perturbateurs et que, si un retard est de plus de deux heures, VIA Rail commence à mettre en place d'autres modes de transport pour les passagers, comme des autobus. De plus, les cadres et les employés responsables des opérations de VIA Rail ont participé à des séances de formation en présentiel qui ont eu lieu en septembre, et ces séances portaient sur les plans de gestion des urgences et des crises. VIA Rail a également commandé deux rapports indépendants, l'un sur la compréhension des lacunes opérationnelles qui ont mené à l'incident, et l'autre sur les défaillances mécaniques. Les deux seront livrés d'ici la fin de novembre.

Le 7 octobre, VIA Rail a effectué un test de simulation sur table pour s'assurer que son plan de communication de crise était en ordre. Cet essai a permis de tester l'activation et la réponse aux situations d'urgence. Un autre test est prévu en novembre.

Enfin, je dirai simplement que j'ai demandé à VIA d'apporter des changements à son protocole de communication afin d'obtenir des explications en temps opportun.

En résumé, ce qui s'est passé le 31 octobre était inacceptable. Mon prédécesseur a envoyé une liste de demandes. J'ai fait un suivi par téléphone et j'ai maintenant reçu une réponse de VIA Rail sur ce qu'elle fait et sur ce qu'elle fera, par exemple, à la fin de novembre. Nous n'avons toujours pas reçu de plan d'action en cas d'urgence expliquant en détail comment VIA Rail réglera certains problèmes.

Je tiens à dire que je vous ai fourni une mise à jour de ce que VIA Rail a fait, mais que je ne parle pas au nom de VIA Rail. VIA Rail est une société d'État. Elle fonctionne séparément et elle a des comptes à rendre. Elle doit venir dire au Comité et à la Chambre des communes ce qu'elle fait et ce qu'elle a fait.

• (1615)

**Mme Annie Koutrakis:** Merci, madame la ministre.

Vous savez, dans une vie antérieure, avant de devenir députée, j'ai dirigé des équipes dans le secteur financier. Au début de l'année, nous avions l'habitude d'établir les objectifs et le plan d'action que nous allions mettre en place pour nous assurer qu'ils donnent des résultats. Suite à vos conversations avec votre ministère et aussi avec VIA Rail, avez-vous bon espoir que ce que VIA Rail dit qu'elle fera donnera des résultats? Si ce n'est pas le cas, quelles pourraient en être certaines conséquences, selon vous?

**L'hon. Anita Anand:** C'est exactement la raison pour laquelle je voulais parler au PDG et à la présidente du conseil d'administration, et j'ai demandé des appels distincts. Je voulais leur parler séparément, parce qu'ils jouent des rôles distincts au sein de la société.

Chaque fois qu'un nouveau président est nommé, nous lui envoyons une lettre d'attentes, et le conseil doit demander des comptes aux dirigeants à cet égard. C'est la raison pour laquelle je voulais m'entretenir séparément avec la présidente de VIA Rail — parce que c'est le rôle du conseil d'administration et plus particulièrement de son président — et c'était l'objet de notre conversation. Après cet appel, j'ai parlé au PDG et insisté sur la nécessité d'un plan de mise en œuvre pour toutes les demandes formulées dans la lettre que M. Rodriguez leur a envoyée juste après l'incident.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci, madame Koutrakis.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, vous avez dit tout à l'heure que, depuis votre entrée en fonction, vous aviez eu l'occasion de discuter avec l'ensemble des directions des compagnies aériennes au pays. Je voudrais vous parler d'Air Transat en particulier.

Il est de notoriété publique qu'Air Transat renégocie sa dette pandémique avec le gouvernement depuis un an. Pendant la pandémie, la compagnie a eu besoin de financement et de l'aide lui a été accordée. Contrairement à Air Canada, Air Transat n'a pas fait l'objet d'un traitement préférentiel, ce qui fait qu'Air Transat a...

**M. Stéphane Lauzon:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** ... reçu de l'argent sous forme de dette, plutôt que de recevoir de l'argent sous forme de capital-actions.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Barsalou-Duval. Je vais vous arrêter ici pour entendre un rappel au Règlement. Vous êtes rendu à 42 secondes.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

**M. Stéphane Lauzon:** Monsieur le président, plus tôt, on pouvait voir un lien avec les compagnies aériennes, puisqu'un témoin en a parlé, mais le député du Bloc québécois vient de poser des questions directement liées au transport aérien, alors que nous sommes ici pour parler des problèmes de VIA Rail. Je me demande si, cette fois, il est vraiment pertinent de poser une question là-dessus. On semble être hors sujet.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, je suis plutôt d'accord avec M. Lauzon. Nous avons invité la ministre pour lui poser des questions liées à l'incident survenu le 31 août, et votre question n'a aucun lien avec celui-ci. Si vous voulez poser une question liée à cet incident, je vous laisse la parole.

Il vous reste deux minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** C'est parfait. J'aimerais avoir l'occasion de m'entretenir avec la ministre sur ce sujet à un moment donné. Comme elle avait parlé des compagnies aériennes, je trouvais qu'il pouvait être approprié d'approfondir cette discussion.

Au sujet de VIA Rail plus spécifiquement, on constate qu'il y a des retards constants. Les retards sont passés de 16 %, en 2011, à 27 %, en 2017, et à 41 %, en 2023. Ce sont les conséquences d'un manque chronique d'investissement, d'une part, et de l'absence de voies réservées, d'autre part. La situation ne cesse d'empirer, madame la ministre, et votre parti est au pouvoir depuis neuf ans.

Pour ce qui est du projet de train à grande fréquence, ou TGF, on ne sait même pas encore à quoi il va ressembler, alors que cette promesse électorale existe depuis une éternité.

Concevez-vous que la situation actuelle découle d'un manque de vitesse de votre gouvernement pour reconnaître la situation et prendre les bonnes décisions?

• (1620)

**L'hon. Anita Anand:** Je voudrais avoir une clarification, monsieur le président.

Est-il question du projet de TGF ou de la situation actuelle?

**Le président:** Monsieur Barsalou-Duval, je vais vous permettre de poser votre question de nouveau, et je vais vous donner 20 secondes de plus pour que vous puissiez la clarifier pour Mme la ministre.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Ce ne sera pas facile de dire ce que j'ai dit en 20 secondes.

Grosso modo, madame la ministre, ce que je dis, c'est que la situation actuelle des retards systématiques et des interruptions de service à VIA Rail est due au fait que votre gouvernement n'a pas fait les investissements requis, alors que vous êtes au pouvoir depuis neuf ans.

Faites-vous le constat que votre gouvernement a échoué à faire avancer les dossiers qui auraient dû avancer depuis longtemps, dont le projet de train à grande fréquence?

**L'hon. Anita Anand:** Ce n'est pas le cas.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons investi dans notre réseau ferroviaire et nous continuerons de faire des investissements, notamment dans des trains à grande vitesse et à grande fréquence. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Vous avez la parole, monsieur. Vous avez deux minutes et demie, s'il vous plaît.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Je sens que ma collègue est déçue que nous devions limiter cette conversation à l'incident impliquant VIA Rail. Étant donné que nous avons une nouvelle ministre des Transports, je me demande si je pourrais présenter une motion pour inviter la ministre à comparaître de nouveau devant le Comité avant le congé de Noël afin de discuter de façon plus générale de son mandat en matière de transport.

Si cette motion est recevable, je vais la proposer maintenant.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Pour vous faire gagner du temps — je vais aussi vous laisser recommencer afin que vous ne perdiez pas vos 20 secondes —, je vous ferai savoir qu'il y a une autre invitation sur la table. C'est pourquoi je suis strict en ce moment. Les députés ont déjà demandé que nous invitions la ministre à revenir et à répondre aux questions concernant le budget supplémentaire des dépenses ainsi que sa lettre de mandat.

**M. Taylor Bachrach:** Quand aura lieu cette comparution, monsieur le président?

**Le président:** Je crois que ce sera avant la fin d'octobre.

**La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean):** Oui.

**Le président:** C'est ce qui est actuellement sur la table, chers collègues. C'est pourquoi je suis très strict ici pour m'assurer que nous obtenions des réponses aux questions concernant VIA Rail.

**M. Taylor Bachrach:** C'est d'ici la fin d'octobre.

**Le président:** Quant à savoir si la ministre aura le temps de le faire, c'est une autre histoire. Ce que je dis, c'est que nous avons une autre invitation sur la table.

**M. Taylor Bachrach:** Nous sommes généreux avec nos invitations.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Taylor Bachrach:** Vous pouvez venir au Comité n'importe quand.

**L'hon. Anita Anand:** [Inaudible] les invitations.

**Des députés:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur Bachrach, je vais vous laisser recommencer. Il vous reste deux minutes et demie à partir du début, s'il vous plaît.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup.

Madame la ministre, je suis très heureux d'apprendre que votre gouvernement investira dans le remplacement de la flotte de trains interurbains de VIA. Cela aura d'énormes répercussions sur la durabilité et la viabilité des routes essentielles qui desservent le Canada rural et des endroits comme celui que je représente dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Cependant, votre projet de privatisation du corridor Toronto-Québec va priver VIA Rail de 95 % de ses revenus passagers.

Vous a-t-on dit où cela laisserait VIA Rail en tant que société d'État, alors qu'elle essaie d'assurer le transport ferroviaire des passagers dans le reste de ce vaste pays?

[Français]

**L'hon. Anita Anand:** Je vous remercie de cette question.

Il ne s'agit pas du tout de privatisation.

Nous avons opté pour un partenariat public-privé pour faire appel à des experts qui ont une expérience concrète de ces trains. Ce n'est donc pas du tout de la privatisation. Nous continuons de travailler avec le secteur privé, mais le secteur public va avoir un rôle à jouer dans cette affaire parce que c'est très important de continuer d'offrir un service aux Canadiens et aux Canadiennes.

Nous pouvons le faire avec un tel modèle.

[Traduction]

Mon sous-ministre pourrait vous en dire davantage à ce sujet.

**M. Taylor Bachrach:** Je n'ai que deux minutes et demie, et j'en suis à une minute et demie, alors pouvez-vous répondre en cinq secondes? Vous pouvez revenir également.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Arun Thangaraj:** Je ne suis jamais invité à quoi que ce soit.

Comme le ministre l'a dit, le partenaire du secteur privé sera en mesure de livrer les opérations dans le corridor. Cela permettra à VIA Rail de concentrer son attention sur les autres routes, comme l'Océan, le Canadien et dans le Nord du Manitoba, et d'y concentrer son énergie opérationnelle.

**M. Taylor Bachrach:** Oui, mais le problème, comme vous le savez bien, c'est qu'à l'heure actuelle, le corridor fournit 95 % des revenus passagers de VIA Rail qui devra donc essayer de desservir le reste du Canada avec les miettes des revenus tarifaires, car elle dessert de longues distances dans des régions peu peuplées.

C'est mon dernier point, monsieur le président, car je vois que mon temps est presque écoulé.

Madame la ministre, quand vous dites que le plan de votre gouvernement à l'égard du TGF n'est pas une privatisation, c'est difficile à croire, car vous cherchez un partenaire du secteur privé qui va concevoir, construire, financer, exploiter, fixer les horaires et les tarifs pour ce corridor entre Toronto et Québec et en tirer profit. Si ce n'est pas de la privatisation, je ne sais pas ce que c'est.

Bien sûr, le corridor continuera d'appartenir au gouvernement, mais il s'agit d'un projet de privatisation du corridor le plus utilisé au pays, et je pense que c'est vraiment dommage. C'est tout.

Merci, monsieur le président.

• (1625)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Vis.

Monsieur Vis, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC):** Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, pour conclure, j'ai appris aujourd'hui que le gouvernement du Canada était l'unique actionnaire de VIA Rail. J'ai appris aujourd'hui que vous avez parlé au PDG de VIA Rail au sujet de l'incident du mois d'août et du retard dans le service. Ici, au Comité, nous avons entendu des passagers et des gens touchés nous dire qu'ils doivent prévoir une période de six à huit heures pour se rendre de la destination A à la destination B avec les services offerts par VIA Rail à l'heure actuelle.

En tant que ministre responsable et représentante de l'unique actionnaire de VIA Rail, pouvez-vous garantir aujourd'hui au Canada que cet incident entraînera une amélioration mesurable des services offerts aux usagers canadiens du transport ferroviaire de passagers?

**L'hon. Anita Anand:** Je vous garantis que j'exercerai la surveillance et l'autorité qui m'ont été confiées en tant que ministre des Transports pour veiller à ce que VIA Rail desserve mieux les passagers canadiens, notamment en ce qui concerne les retards et le

service. VIA Rail est indépendante sur le plan opérationnel, et j'exercerai mon autorité dans la mesure du possible.

Merci.

**M. Brad Vis:** VIA Rail est indépendante sur le plan opérationnel, oui, mais en tant qu'actionnaire, vous pouvez fixer le délai dans lequel elle devra améliorer la prestation des services.

Êtes-vous prête à mettre en œuvre un échéancier pour assurer l'amélioration des services dans un avenir très rapproché, et seriez-vous en mesure de fournir ce calendrier au Comité?

**L'hon. Anita Anand:** Je fournirai toute la correspondance au Comité, y compris la lettre d'attentes et la lettre que mon prédécesseur a fournie pour exiger un meilleur service de la part de VIA Rail. Le plan d'action mis à jour sera terminé au cours des prochains mois, et je le déposerai devant votre comité. Tout sera en place d'ici le premier trimestre de 2025.

**M. Brad Vis:** Il sera en place d'ici le premier trimestre de 2025. Merci, madame la ministre.

Je vais parler de certaines lignes de chemin de fer dans une autre région du pays, le Wild West ou la Colombie-Britannique.

Dans ma région de la Colombie-Britannique, il y a eu plus de catastrophes, et des catastrophes plus coûteuses, que n'importe où ailleurs dans l'histoire du Canada. Depuis votre nomination à titre de ministre, avez-vous reçu des séances d'information sur les modèles de prévision des événements environnementaux futurs qui auront des répercussions sur les voies ferrées du CN, du CP et de Southern dans la vallée du Fraser?

**L'hon. Anita Anand:** J'ai eu des discussions avec mes collègues à ce sujet, de même qu'avec le CN et le CP, et je suis régulièrement mise au courant des feux de forêt et des catastrophes naturelles, compte tenu de la situation dans le pays, notamment dans l'Ouest canadien.

**M. Brad Vis:** En ce qui concerne les inondations qui ont eu lieu en 2021 et qui ont mis les trois chemins de fer hors service...

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** J'invoque le Règlement. Quelle est la pertinence?

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Vis. Nous allons arrêter le chronomètre à trois minutes et deux secondes.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Quel est le lien avec le problème concernant VIA?

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

**M. Brad Vis:** Permettez-moi de prendre un moment pour expliquer la pertinence. VIA Rail opère sur ces voies ferrées. Les services de VIA Rail en Colombie-Britannique et dans les régions rurales du Canada ne peuvent pas fonctionner dans ces régions si les voies ferrées sont de nouveau emportées par les eaux.

Merci, monsieur le président. Puis-je continuer?

**Le président:** Je vais toutefois vous demander, monsieur Vis, de trouver un moyen de faire le lien avec l'incident du 31 août. C'est à ce sujet que la ministre comparait aujourd'hui. Nous avons invité la ministre à revenir pour discuter de questions beaucoup plus vastes.

**M. Brad Vis:** Les services de VIA Rail ont été perturbés parce que les voies ferrées qu'ils utilisent ne répondaient pas aux attentes. En Colombie-Britannique, les voies ferrées n'étaient pas opérationnelles non plus, et ce sont exactement les mêmes que celles que VIA Rail utilise au Québec.

Quelles mesures la ministre est-elle prête à prendre pour s'assurer que les voies ferrées de la Colombie-Britannique seront opérationnelles lors de la prochaine catastrophe naturelle? Je crois que, comme votre gouvernement l'a dit à maintes reprises, il y aura une autre catastrophe naturelle, qui anéantira les trois chemins de fer en même temps.

• (1630)

**L'hon. Anita Anand:** Monsieur le président, je tiens à remercier mon honorable collègue de comprendre les dangers et les coûts des changements climatiques, ce que les députés de son propre parti ne reconnaissent pas. Je sais qu'il y a des députés de ce parti qui nient complètement l'existence des changements climatiques.

**M. Brad Vis:** Merci, madame la ministre. J'essaie de poser une question très sérieuse.

**L'hon. Anita Anand:** Je dirai que les questions que mon honorable collègue a soulevées concernant le CN et le CP seront prises en considération. Je suis déterminée à travailler avec le CN et le CP pour assurer la robustesse du réseau ferroviaire.

**M. Brad Vis:** Merci.

**L'hon. Anita Anand:** Je vais continuer de dire que nous allons travailler avec les chemins de fer pour faire en sorte que l'infrastructure soit résiliente.

**M. Brad Vis:** Je vais poser une autre petite question.

L'initiative des crues transfrontalières du bassin hydrographique Nooksack et Sumas est un cadre de collaboration international visant à déterminer les mesures à prendre pour réduire le risque d'inondation et restaurer les habitats. Pourquoi le gouvernement du Canada ne collabore-t-il pas avec ses homologues des États-Unis pour régler ce problème commun? Cela concerne directement la province de la Colombie-Britannique. Pourquoi le ministère fédéral des Transports ne participe-t-il pas à ces discussions internationales cruciales?

**Le président:** Monsieur Vis, je vais devoir vous interrompre. Cela n'a rien à voir avec ce dont nous discutons aujourd'hui, monsieur.

**M. Brad Vis:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec vous sur ce point. La frontière se trouve à quelques kilomètres des voies ferrées dont il est question. Ces voies ferrées ne peuvent pas être exploitées à moins que nous ne tenions compte de l'impact de la rivière Nooksack, juste de l'autre côté de la frontière, aux États-Unis. C'est absolument en rapport avec la fiabilité des services ferroviaires voyageurs au Canada. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je comprends, monsieur Vis. Il vous reste cinq secondes. Si la ministre veut répondre, il lui reste cinq secondes.

**L'hon. Anita Anand:** Je remercie le député de sa question.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Badawey. Nous n'avons pas beaucoup de temps. Je vais vous permettre de poser une question, monsieur, puis je vais laisser la ministre partir.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président. En fait, les commentaires et les questions de M. Vis constituent un enchaînement parfait pour ma question.

Nous avons entendu la ministre dire qu'elle veille à ce que nous nous engagions à assurer la sécurité des passagers. Nous avons entendu dire qu'elle voulait que VIA Rail s'engage à améliorer le service à la clientèle, à mettre l'accent sur la fiabilité et, comme nous l'avons entendu lors de réunions précédentes, à indemniser les passagers.

Ce que je veux faire, et pour faire suite à ce qu'a dit M. Vis, c'est parler des investissements dans l'infrastructure qui ont été faits et poser des questions à ce sujet. Comme nous le reconnaissons tous, le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, est un fonds qui a été créé par d'anciens ministres et qui, bien sûr, a permis d'affecter et d'allouer de nombreux fonds pour assurer la mise à jour de l'infrastructure en place, en particulier en ce qui a trait aux améliorations ferroviaires. Cependant, il y a deux choses que je voudrais dire.

Dans le cadre d'un réseau multimodal plus intégré, nous reconnaissons que, non seulement ici au Canada, mais à l'échelle binationale, l'intégration de tous les modes de transport pose certains défis. Pensez-vous que VIA puisse répondre aux attentes futures en matière de niveaux de service dans le cadre d'un réseau de transport intégré plus robuste, compte tenu des investissements qui ont été faits et de ceux qui sont prévus pour assurer la circulation du commerce et des personnes, comme dans le corridor emprunté par VIA?

**L'hon. Anita Anand:** Tout d'abord, je tiens à remercier l'honorable député de son travail à titre de secrétaire parlementaire et du leadership dont il a certainement fait preuve avant que je ne devienne ministre.

J'aimerais dire deux ou trois choses. Premièrement, de façon générale, je tiens à comparer les investissements que notre gouvernement a faits dans VIA Rail pour remplacer sa flotte vieillissante — 490 millions de dollars en 2021, 354 millions de dollars en 2022, 210 millions de dollars en 2023 et en 2024, le financement d'une nouvelle flotte — avec ceux du Parti conservateur du Canada, qui n'a pas investi un seul sou en 2010, 2011, 2012 et 2013. Depuis notre arrivée au pouvoir, notre gouvernement a investi plus de 797 millions de dollars dans le remplacement de la flotte du corridor, alors je dirai que nous avons démontré notre engagement envers l'ensemble de VIA Rail.

Je sais que le député est très préoccupé, et à juste titre, par la résilience de la chaîne d'approvisionnement, et je le remercie de son travail dans ce dossier. Le Fonds national des corridors commerciaux est un programme d'infrastructure favorisant le commerce. Il aide les propriétaires et les utilisateurs d'infrastructures à investir dans des biens essentiels qui appuient l'activité économique et le mouvement physique des biens et des personnes. Par conséquent, à ce jour, notre gouvernement a approuvé un financement fédéral de 4,1 milliards de dollars pour 213 projets répartis dans l'ensemble du pays, soit un investissement total de 10,7 milliards de dollars.

La réponse à votre question est donc oui, c'est important.

• (1635)

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la ministre.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Badawey, et merci, madame la ministre, au nom de tous les membres du Comité. Nous vous remercions du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour que nous puissions passer au prochain groupe de témoins. La séance est suspendue.

• (1635) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1640)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux. J'aimerais, encore une fois, souhaiter la bienvenue à nos témoins du ministère des Transports. Nous allons tout de suite passer aux questions, en commençant par M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole. Vous avez six minutes, monsieur.

**M. Philip Lawrence:** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'être venus ou, dans certains cas, d'être restés. Nous vous en sommes reconnaissants. Je vous remercie, très sérieusement, d'être ici en personne. Cela nous facilite la tâche pour poser nos questions, et ne me réjouit donc que les fonctionnaires puissent être ici avec nous. Merci.

Je veux simplement commencer par vous demander de nous aider un peu à comprendre. J'avoue avoir relevé une petite incohérence dans le témoignage de la ministre, en ce sens qu'elle a dit que le gouvernement fédéral n'était pas responsable de VIA, et en même temps, que VIA améliorera son service.

Est-ce que la ministre des Transports, en vertu de l'entente ou de l'association entre le gouvernement du Canada et VIA, a le pouvoir d'améliorer le service de VIA Rail, selon votre compréhension de leur entente?

**M. Arun Thangaraj:** VIA Rail, en tant que société d'État, comme d'autres sociétés d'État, est responsable de ses activités, et c'est donc à la direction de VIA Rail, lorsqu'un incident comme celui-là se produit, ou seulement dans le cadre de ses activités régulières, d'assurer un certain rendement. Il incombe au conseil d'administration de VIA Rail de veiller à ce que cela se fasse dans le cadre de cette relation, de sorte qu'en tant que ministre responsable de ce portefeuille, la ministre dicte ses attentes au président du conseil.

**M. Philip Lawrence:** Ces attentes sont-elles publiques?

**M. Craig Hutton (sous-ministre adjoint délégué, Politiques, ministère des Transports):** Pour ce qui est des lettres d'attentes, la ministre les adresse directement au président du conseil.

**M. Philip Lawrence:** Pourriez-vous nous fournir ces lettres d'attentes?

**M. Craig Hutton:** Nous allons examiner ce que nous pouvons fournir au Comité en ce qui concerne les lettres d'attentes.

**M. Philip Lawrence:** D'accord. Je demande le consentement unanime pour demander que ce fonctionnaire fournisse ces documents au Comité.

**Le président:** Oui, madame Koutrakis?

**Mme Annie Koutrakis:** J'aimerais avoir une précision. Si je ne m'abuse, lorsque la ministre était ici, en réponse à l'une des questions, elle s'est engagée à nous transmettre les lettres — sa lettre à VIA Rail, les attentes. Sauf erreur, elle s'est déjà engagée à le faire.

**Le président:** Je vais consulter la greffière pour m'assurer que c'est bien le cas.

Il n'y a pas unanimité sur la question de savoir si ce sont les documents qu'elle s'est engagée à fournir, madame Koutrakis. Nous sommes saisis d'une motion demandant le consentement unanime pour les demander.

Avons-nous des objections?

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

**M. Philip Lawrence:** Merci beaucoup.

Pourriez-vous aussi nous parler des plans d'action et des protocoles qui ont été modifiés à VIA Rail, ou des attentes à la suite de l'incident de Cobourg? La ministre a parlé du non-respect de ces protocoles. Pourriez-vous préciser quels protocoles du ministère n'ont pas été suivis à la suite de l'incident de Cobourg?

• (1645)

**M. Arun Thangaraj:** Je vais céder la parole à ma collègue dans un instant.

Ces protocoles portent principalement sur les communications avec le ministère. Ils énoncent nos attentes quant à la suite à donner à l'interne, au sein de VIA, lorsqu'une telle situation se produit.

Madame Setlakwe.

**Mme Lisa Setlakwe (sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Le protocole exige qu'ils communiquent avec nous lorsqu'ils prennent connaissance d'un retard qui, je crois, sera de trois heures ou plus.

C'est ce qu'ils n'ont pas fait.

**M. Philip Lawrence:** D'accord.

**Mme Lisa Setlakwe:** Nous avons maintenant renforcé cette exigence du protocole.

Nous pensons qu'il s'agissait d'un incident isolé. Des retards se produisent dans d'autres circonstances, et ils ont très bien communiqué avec nous.

**M. Philip Lawrence:** Pour les retards de trois heures ou plus, ils doivent communiquer avec Transports Canada.

Est-ce exact?

**Mme Lisa Setlakwe:** Oui. Dès qu'ils apprennent qu'il y aura... Parfois, ils savent d'avance qu'il y aura un retard de trois heures. Dès qu'ils se rendent compte que ce sera trois heures ou plus, ils doivent communiquer avec nous.

**M. Philip Lawrence:** Merci beaucoup. Cela nous est très utile.

Comme j'ai commencé à le faire lors de mon premier tour, et que j'ai accepté d'attendre mon deuxième tour, j'aimerais obtenir maintenant un consentement unanime pour inviter l'ancien ministre des Transports, Pablo Rodriguez, — bien sûr, il est toujours député — à venir pendant une heure ou plus, en fonction de l'horaire prévu pour VIA, afin de décrire certaines des communications qui ont eu lieu entre son bureau, Transports Canada et VIA.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous sommes saisis d'une motion qui a déjà été présentée par M. Lawrence. Nous allons en discuter maintenant.

Avez-vous des questions, des commentaires ou des remarques à ce sujet?

Oui, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** À titre de précision, la motion vise à ce qu'à titre de président, vous invitiez l'ancien ministre à comparaître devant le Comité.

**Le président:** Oui, c'est cela.

**M. Vance Badawey:** D'accord.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

Sinon, je vais passer au vote.

(La motion est adoptée.)

**M. Philip Lawrence:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez deux minutes.

**M. Philip Lawrence:** Merci.

Il y a eu une infraction au protocole selon lequel VIA Rail est censée vous appeler chaque fois qu'il y a un retard de trois heures ou plus. Elle n'a pas communiqué avec vous.

À quelle heure Transports Canada a été avisé pour la première fois du retard au Québec pendant la fin de semaine de la fête du Travail?

**Mme Lisa Setlakwe:** Je crois que c'était vers 18 h 30. Le 31 août à 11 h 20, le train a eut une première avarie mécanique — un tuyau d'air brisé. Nous avons reçu notre premier avis à 18 h 45.

**M. Philip Lawrence:** Je suis désolé. À quelle heure était la première...?

**Mme Lisa Setlakwe:** C'était à 11 h 20.

**M. Philip Lawrence:** Il s'est écoulé environ sept heures — si je fais le calcul correctement — avant que vous ne soyez informé. C'est à ce moment-là que vous en avez pris connaissance.

Quelle a été votre réponse? Ils appellent pour dire « Nous avons un retard. » Je m'intéresse davantage à l'avenir. Comment travaillez-vous ensuite avec VIA Rail pour régler les problèmes? Que se passe-t-il?

**Mme Lisa Setlakwe:** Le protocole exige qu'ils nous mettent à jour toutes les heures après nous avoir avisés. Je peux vous dire que nous avons été en communication régulière avec eux jusqu'à la fin.

**M. Philip Lawrence:** Avez-vous la capacité, par exemple, de mobiliser des ressources? Nous avons entendu dire que l'une des raisons pour lesquelles ils n'ont pas débarqué les passagers, c'est qu'ils pensaient qu'il n'était pas sécuritaire de le faire. Évidemment, le gouvernement fédéral a beaucoup de ressources. Êtes-vous en mesure de travailler avec la police locale ou d'autres intervenants pour faire descendre les gens du train?

**Mme Lisa Setlakwe:** Si j'ai bien compris, ils se trouvaient sur un pont, alors cela n'aurait pas été...

**M. Philip Lawrence:** Je veux dire en général. Je m'intéresse davantage à l'avenir. S'ils sont coincés dans la forêt...

**Mme Lisa Setlakwe:** C'est à eux de faire appel aux ressources qui sont à leur disposition. La ministre a mentionné qu'ils doivent prendre des dispositions avec les chauffeurs d'autobus, etc.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins de leur présence.

Le 19 septembre 2024, dans le cadre de son témoignage devant le Comité, M. Péloquin, président et chef de la direction de VIA Rail Canada, a déclaré que la société procédait à une évaluation complète pour déterminer les causes des multiples défaillances mécaniques du train 622.

Êtes-vous au courant de ces discussions entre VIA Rail et Siemens pour déterminer la cause de ces défaillances mécaniques?

• (1650)

**Mme Lisa Setlakwe:** L'enquête qu'ils font est leur projet. Ils se sont entendus pour rendre disponibles les rapports découlant de cette analyse.

Nous allons tenir compte de leur analyse, bien sûr, mais nous faisons aussi notre propre analyse pour bien comprendre les causes des problèmes mécaniques ayant mené à cet incident.

**M. Angelo Iacono:** Vous savez donc qu'il y a une enquête, mais vous ne savez pas à quel moment les conclusions de cette enquête vous seront transmises.

Cela n'aurait-il pas dû être préétabli, vu l'urgence de la situation, puisque d'autres trains roulent toujours? Cela ne serait-il pas pertinent pour Transports Canada?

**Mme Lisa Setlakwe:** On n'a pas de date butoir précise. On sait seulement que ce sera au cours des mois à venir. Il serait peut-être difficile de fixer une date butoir, étant donné qu'ils ne savent pas où l'enquête va les mener.

**M. Angelo Iacono:** À votre connaissance, ces nouveaux trains ont-ils connu d'autres problèmes mécaniques importants?

[Traduction]

**M. Stephen Scott (directeur général, Sécurité et sûreté ferroviaire, ministère des Transports):** Du point de vue de l'organisme de réglementation, nous ne sommes pas au courant d'un problème systémique concernant la flotte à l'heure actuelle.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Dans quelle mesure êtes-vous satisfaits de la performance, à ce jour, des nouveaux trains Venture de Siemens?

**Mme Lisa Setlakwe:** Comme mon collègue vient de le mentionner, il n'y a pas de problème systématique. C'est un nouveau parc, il est donc entendu que des mises au point seront nécessaires en cours de route. Cependant, pour l'instant, il n'y a pas de problème généralisé pour ce qui est du nouvel équipement.

**M. Angelo Iacono:** Le 4 septembre 2024, l'ancien ministre des Transports a exigé de VIA Rail l'élaboration d'un plan d'action renforcé de gestion des urgences, de même que l'examen du protocole de communication avec Transports Canada, le tout dans un délai de 30 jours.

Avez-vous reçu ce qui a été demandé?

**M. Stephen Scott:** Je vous remercie de cette question.

Comme la ministre l'a mentionné, on a reçu une lettre de la direction de VIA Rail qui a fait part des mesures clés qui seront mises en œuvre.

[Traduction]

Cela fera partie des enquêtes indépendantes à venir. Nous allons les recevoir, mais comme le ministre l'a mentionné, nous n'avons pas encore reçu tous les plans d'action complets.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Ainsi, à votre connaissance, VIA Rail n'a pas encore répondu à ces demandes, qui devaient être remplies dans un délai de 30 jours.

[Traduction]

**M. Stephen Scott:** Je pense que certains sont arrivés et nous attendons toujours les autres.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Pourriez-vous décrire la participation de Transports Canada, le cas échéant, à ces efforts?

**M. Stephen Scott:** Je vous remercie beaucoup de votre question.

[Traduction]

En qualité d'organisme de réglementation, nous examinerons les rapports que VIA Rail nous enverra et leurs conclusions. Nous effectuerons notre propre examen de diligence raisonnable, afin de nous assurer que les problèmes de la flotte sont résolus à notre satisfaction — et je parle précisément de la flotte. Si nous n'obtenons pas satisfaction ou si nous croyons que des mesures supplémentaires sont justifiées en matière de sûreté, nous avons les outils nécessaires, comme organisme de réglementation, pour les imposer. Cela concerne précisément l'aspect sûreté.

• (1655)

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Je suis content de l'entendre. Je me préoccupais justement de la sécurité des utilisateurs du train. J'en suis un, d'ailleurs.

Selon vous, quand pouvons-nous nous attendre à recevoir quelques réponses, quelques conclusions et quelques détails, afin que nous puissions rassurer les Canadiens et leur dire qu'ils peuvent continuer de prendre le train en toute sécurité?

**Mme Lisa Setlakwe:** D'abord, étant donné qu'il s'agit de sécurité, je tiens à dire qu'à la suite de l'incident, nous avons fait une inspection et nous n'avons trouvé aucun défaut de conformité. Je veux rassurer les Canadiens à cet égard.

En ce qui concerne le rapport, comme la ministre l'a dit, nous nous attendons à recevoir le rapport et les recommandations au cours de la première partie de 2025.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Setlakwe et monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

En ce qui a trait à l'incident survenu le jour de la fête du Travail, on a appris par les médias que le train en question était en rodage au moment où l'incident et le problème technique se sont produits.

Or, bien qu'en période de rodage, le train transportait tout de même des passagers selon un horaire courant.

Avez-vous plus d'informations sur la procédure de mise en circulation d'un nouveau train en rodage? S'en sert-on pour transporter des passagers dès qu'on le reçoit?

Y a-t-il des vérifications à faire ou des protocoles à suivre pour s'assurer que les trains fonctionnent bien avant d'y faire monter des passagers?

**M. Stephen Scott:** Je vous remercie beaucoup de votre question.

Toutes les entreprises ferroviaires doivent suivre la même procédure lorsqu'elles mettent de nouveaux trains en circulation.

[Traduction]

Les compagnies ferroviaires, qui sont des entités réglementées, sont tenues de mettre en place un certain nombre de mesures pour s'acquitter de leurs obligations et nous donner l'assurance, comme organisme de réglementation, que la nouvelle flotte est conforme aux plus récentes normes de sûreté. Cela suppose une importante documentation technique. L'obligation de démontrer que la nouvelle flotte répond à nos normes de sécurité leur revient.

Nous procédons à un examen de diligence raisonnable pour vérifier le respect de ces normes, examen qui comprend des inspections avant la mise en service de la flotte. De plus, l'entreprise elle-même doit respecter certains jalons et mettre en œuvre certaines procédures préalables à la mise en service. C'est là le rôle de Transports Canada, qui n'est pas celui d'un organisme de certification, car nous ne sommes pas un organisme de certification. Cependant, nous effectuons un examen de diligence raisonnable pour garantir que les normes en matière d'ingénierie sont respectées pour tout nouveau parc de véhicules de n'importe quelle compagnie ferroviaire.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Selon ce que je comprends, on ne teste pas les trains à vide. Vous dites qu'on vérifie s'ils respectent les normes en matière d'ingénierie et qu'on demande aux gens de remplir de la paperasse, mais fait-on rouler les trains à vide, avec un chauffeur, pour voir s'ils fonctionnent avant de les mettre en circulation?

**M. Stephen Scott:** Je n'ai pas tous les détails, mais j'imagine qu'une grande partie du processus pour les entreprises ferroviaires consiste à faire des tests à vide pour s'assurer que tout fonctionne.

**Mme Lisa Setlakwe:** Des tests ont été faits.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** D'accord.

Monsieur Thangaraj, tout à l'heure, vous avez commencé à répondre à une de mes questions sur le nouveau parc de trains de longue distance. Je ne sais pas si vous vous rappelez ce que vous vouliez dire à ce moment-là.



[Traduction]

**M. Arun Thangaraj:** Le gouvernement a annoncé un investissement dans la nouvelle flotte à l'extérieur du corridor. Il s'agit d'un parc de trains de longue distance, comme ceux utilisés pour le Canadien ou l'Océan, qui comprend des locomotives ainsi que des wagons spécialisés. Nous voulions faire le point sur l'état de cette démarche. VIA a amorcé certaines des activités préalables à l'achat. Notamment, elle a effectué une demande de renseignements, simplement pour évaluer la disponibilité actuelle de ce qu'elle recherche. Ensuite, en fonction des renseignements examinés, elle sera en mesure de déterminer la façon de structurer une demande de qualification et, enfin, une demande de propositions pour l'acquisition de la flotte.

• (1700)

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Y a-t-il un objectif pour l'entrée en service du nouveau parc de VIA Rail? Y a-t-il un échéancier?

[Traduction]

**M. Arun Thangaraj:** Je n'ai pas de date pour cela.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** D'accord.

Est-ce parce qu'il n'en existe pas ou est-ce parce que vous ne le savez pas?

[Traduction]

**M. Arun Thangaraj:** Je n'ai pas de renseignements sur la date potentielle de mise en service. VIA suit le processus d'approvisionnement. Lorsqu'elle aura choisi un fournisseur partenaire, elle sera en mesure de communiquer la date de mise en service.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous pose cette question parce que, l'année dernière, VIA Rail avouait publiquement que, d'ici 10 ans, son parc actuel ne serait probablement plus fonctionnel. Je me demandais s'il allait y avoir un nouveau parc opérationnel avant 10 ans parce que, sinon, il n'y aura plus de train de longue distance, si je comprends bien.

[Traduction]

**M. Arun Thangaraj:** Je n'ai pas cette information actuellement, mais à la demande du Comité, je peux tenter de me renseigner.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Ma prochaine question s'adresse à vous ou à un de vos collaborateurs. Le problème technique vécu à la fête du Travail avec un des trains — je n'ai malheureusement plus le numéro en tête — a-t-il été résolu? Ce problème pourrait-il se produire dans d'autres trains du même modèle?

**Mme Lisa Setlakwe:** Les deux problèmes ont été résolus. Le train avait un bris mécanique et VIA Rail n'était pas équipée pour le réparer sur place. Nous nous sommes demandé si ce problème pouvait se répéter ailleurs. Les études vont nous en dire plus, mais d'après ce qu'on voit pour l'instant, ce n'est pas un problème systématique.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes, monsieur.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Étant donné les problèmes de ponctualité de VIA Rail, dont bon nombre sont liés au fait qu'elle partage ses voies avec d'autres transporteurs, le protocole de notification de trois heures semble assez court. À quelle fréquence Transports Canada est-il avisé par VIA Rail de retards de trois heures ou plus?

**Mme Lisa Setlakwe:** Je ne pourrais vous donner la fréquence exacte. Nous avons ces données, mais je ne les ai pas avec moi. Nous pourrions vous revenir là-dessus.

**M. Taylor Bachrach:** J'avais en tête certains passagers des lignes aériennes qui, pendant la pandémie, sont demeurés coincés sur l'aire d'envol pendant plus de trois heures. Transports Canada impose-t-il un protocole de notification semblable aux compagnies aériennes, en cas de retards de plus de trois heures?

**M. Arun Thangaraj:** Sur le plan opérationnel, s'il y avait un retard sur l'aire d'envol ou un retard causé par les conditions météorologiques, les compagnies aériennes, par l'entremise du centre d'intervention de Transports Canada et des fonctionnaires du ministère, nous informeraient de la situation et du délai prévu pour la reprise. C'est un protocole opérationnel que nous avons établi, probablement pendant la pandémie, qui est encore en vigueur aujourd'hui.

**M. Taylor Bachrach:** Le délai de notification est-il semblable dans les deux cas?

**M. Craig Hutton:** Le délai de notification en ce qui concerne...

**M. Taylor Bachrach:** Excusez-moi, monsieur le président.

J'ai un peu de difficulté à me concentrer sur le témoignage. Je me demande si...

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Je vais simplement demander à tous les membres du Comité de restreindre leurs conversations hors thème lors des questions.

• (1705)

**M. Taylor Bachrach:** J'essayais de vous envoyer un signe. Tout va bien.

**M. Craig Hutton:** Le délai de notification pour les compagnies aériennes est habituellement établi à plus d'une heure de retard, ce qui correspond à la période à partir de laquelle il est difficile de rattraper le temps de vol perdu, lorsqu'il s'agit d'un départ.

En cas d'événement inhabituel, si la situation affecte de façon importante, disons, 10 % des passagers aériens, nous sommes avisés par le transporteur concerné...

**M. Taylor Bachrach:** C'est beaucoup de notifications. Comme je prends souvent l'avion, je peux affirmer qu'il y a beaucoup de retards.

Qu'aurait fait Transports Canada si VIA Rail l'avait avisé après trois heures, dans le cas de l'incident entre Montréal et Québec?

**Mme Lisa Setlakwe:** Je peux commencer.

Notre cadre réglementaire vise à garantir l'absence de décès — il ne doit pas y avoir de pertes de vie. Nos mesures visent la sécurité des passagers.

Normalement, lorsque nous sommes informés d'une situation, nous nous assurons que les mesures nécessaires sont prises. Faut-il voir au transfert des passagers? Les passagers ont-ils accès aux toilettes, à l'eau, à la nourriture?

Nous leur posons ces questions, mais VIA Rail et tous les exploitants de trains ont l'obligation de mettre en place ces protocoles. Dans ce contexte, ce sont les choses que nous examinons avec eux, pour nous assurer que leurs plans sont... Nous n'imposons rien de précis, mais ils doivent essentiellement s'assurer que les passagers sont en sécurité.

**M. Taylor Bachrach:** Ce que j'essaie de comprendre... VIA Rail est une société d'État indépendante et, comme le ministre l'a dit, il lui revient de garantir la sécurité des passagers et de régler les problèmes à mesure qu'ils surviennent. Je suis simplement curieux de savoir où se situe la ligne de démarcation entre leur obligation de remplir leur mandat, qui est de mener les passagers à destination, et la nécessité pour Transports Canada de se rendre sur les lieux en hélicoptère pour indiquer quelles salles de bain doivent être utilisées et quand.

Dans la pratique, quels services Transports Canada est-il en mesure d'offrir? Allez-vous imposer à VIA Rail de distribuer plus d'eau ou de barres de céréales? Ils faisaient tout ce qu'ils pouvaient, compte tenu des ressources dont ils disposaient, il me semble.

Dans une situation d'urgence, iriez-vous sur place demander au personnel de faire les choses différemment?

À l'époque, le ministre semblait très contrarié que Transports Canada n'ait pas été avisé, mais je ne sais pas ce que Transports Canada aurait fait s'il l'avait été.

**M. Arun Thangaraj:** Dans une telle situation, l'intervention opérationnelle relève uniquement de VIA Rail. On nous informe seulement en ce qui a trait aux éléments de sécurité. Par exemple, s'il s'agit d'un incident au passage à niveau ou d'un déraillement, nous devrions intervenir pour ce qui concerne les aspects opérationnels, mais pour cela, ils doivent communiquer avec nous. Ils doivent nous transmettre ces renseignements dans un délai prescrit, afin que nous puissions fournir des garanties de sécurité.

En ce qui concerne les passagers à bord, devons-nous nous préoccuper de leur expérience? Bien sûr que oui, mais nous ne donnons pas de directives opérationnelles à VIA.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord. Vous pourriez, par exemple, confirmer que d'autres exploitants ne posent pas un risque pour le train qui est en panne, etc. Cela me paraît clair.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais poser une autre question.

Dans le secteur du transport aérien, il y a maintenant une réglementation sur la protection des passagers, si imparfaite soit-elle. Il a bien dû être question de règlements similaires dans le secteur du transport par rails de passagers.

Où en sont les discussions à Transports Canada au sujet de la réglementation sur la protection des passagers ferroviaires, pour faire en sorte que les passagers puissent obtenir une indemnisation dans des situations comme celle-ci?

**M. Arun Thangaraj:** Dans le cadre de cet incident, nous avons examiné la question des droits des passagers. À la suite de cet examen, VIA Rail a indiqué très clairement sur son site Web ce à quoi

les passagers devaient s'attendre en matière de remboursement ou de crédits, etc., en cas de retards comme celui-ci.

Dans ce genre de situation, je pense que les exploitants sont les mieux placés pour déterminer ces dédommagements et traiter avec leurs clients.

• (1710)

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Vis.

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

**M. Brad Vis:** Merci, monsieur le président.

Le ministère des Transports convient-il que les ports de Surrey et de Vancouver sont d'un intérêt national vital, oui ou non?

**M. Arun Thangaraj:** Dans la Loi maritime du Canada, ces ports...

**M. Brad Vis:** Oui ou non?

**M. Arun Thangaraj:** Oui.

**M. Brad Vis:** Merci.

Je suis député de Mission—Matsqui—Fraser Canyon, là où toutes les lignes de chemin de fer au Canada se croisent... Il s'est produit chez nous une énorme catastrophe en 2021. La vallée du Fraser a été inondée. Toutes les voies ferrées ont été emportées. Nous avons obtenu des fonds du FAAC, mais c'était loin d'être suffisant pour nous ramener au point où nous en étions, en matière d'infrastructure essentielle de protection contre les catastrophes futures touchant nos voies ferrées et l'autoroute transcanadienne. Le FAAC ne permet pas vraiment de mettre à niveau les infrastructures.

La Ville d'Abbotsford m'a demandé précisément aujourd'hui — et je suppose que je vais adresser ma question à M. Hutton — quels programmes de financement seront proposés pour investir dans la résilience de la chaîne d'approvisionnement d'une ville comme Abbotsford, où passent toutes les grandes lignes ferroviaires au pays et où circulent les principaux biens que le Canada exporte. Vers qui Abbotsford doit-elle se tourner?

**M. Craig Hutton:** Merci.

La résilience des chaînes d'approvisionnement et des collectivités qui sont le site d'activités de transport et de possibilités d'exportation cruciales est extrêmement importante pour nous. C'est pourquoi le Fonds national des corridors commerciaux a été mis sur pied. L'un des objectifs de ce fonds est de soutenir la résilience des activités associées à la chaîne d'approvisionnement.

**M. Brad Vis:** C'est exact.

Après que M. Badawey ait parlé des 4,1 milliards de dollars investis dans le Fonds national des corridors commerciaux, j'ai fait quelques vérifications. Des fonds ont été accordés à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et à certaines entreprises du secteur privé, qui ont profité à ma région. Dans ma circonscription, le terminal d'Ashcroft en a également profité. Cependant, aucune municipalité au pays n'a reçu de financement dans le cadre du FNCC, comme on peut le voir en ligne aujourd'hui.

Pouvez-vous préciser? La ville d'Abbotsford peut-elle présenter une demande, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, pour, par exemple, améliorer ses stations de pompage, qui sont essentielles pour que les voies ferrées et l'autoroute ne soient plus inondées? Pouvez-vous répondre à cette question?

**M. Craig Hutton:** Je dirais également que d'autres fonds sont mis à la disposition des municipalités pour les égouts, les eaux usées et la gestion de l'eau. Ils font partie des nombreux programmes relevant d'Infrastructure Canada.

**M. Brad Vis:** Si vous ne pouvez pas répondre parce que vous n'êtes pas Infrastructure Canada...

**Le président:** Monsieur Vis, je vais vous interrompre pour un rappel au Règlement. Vous en êtes à 2 minutes et 45 secondes.

**M. Vance Badawey:** Monsieur le président, j'ai laissé aller, mais cela ne s'améliore pas. Nous nous sommes beaucoup éloignés du sujet.

**M. Brad Vis:** Non.

**M. Vance Badawey:** Monsieur le président, nous parlons de l'incident de VIA Rail. C'était le sujet. Je veux juste...

**M. Brad Vis:** Monsieur Badawey, je pourrais revenir sur votre témoignage précédent.

**M. Vance Badawey:** J'ai la parole maintenant. Vous pourrez y répondre lorsque le président vous le demandera. Toutefois, j'ai la parole pour un rappel au Règlement.

**M. Brad Vis:** On peut faire de la petite politique quand vous voulez.

**M. Vance Badawey:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement au sujet de la pertinence.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Nous avons laissé une certaine marge de manœuvre au deuxième tour, mais je vais demander à tout le monde de revenir au sujet à l'étude. Ce serait très apprécié de tous.

**M. Philip Lawrence:** Sur ce rappel au Règlement, monsieur le président, c'est la pratique habituelle des comités... J'ai eu la chance de siéger à de nombreux comités, tout comme M. Badawey, j'en suis sûr. Avec la ministre, je peux comprendre qu'il y ait un peu plus de rigueur, mais en général, avec les fonctionnaires, c'est plus flexible. Nous aimerions que cette courtoisie... Nous serions, j'en suis convaincu, d'accord pour retourner la faveur.

**Le président:** Merci, monsieur Lawrence.

**M. Vance Badawey:** Je pourrais peut-être répondre à cela.

**Le président:** Soyez très bref, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** C'est pourquoi j'ai attendu si longtemps pour invoquer le Règlement: c'était pour laisser une certaine marge de manœuvre. Mais dans ce cas-ci, c'est exagérément long.

Monsieur Lawrence et monsieur Vis, soyons clairs. C'est une étude que nous entamons à peine, et j'apprécie le temps dont nous disposons avec la ministre et son ministère. Je tiens vraiment à parler des enjeux et à poser des questions pour obtenir des réponses sur l'incident. C'est ainsi que nous pourrions obtenir des renseignements de premier ordre du ministère concernant l'incident. C'est ce que j'attends avec impatience. Je suis certain que nous pourrions avoir un dialogue très productif avec le ministère.

Les représentants du ministère sont ici aujourd'hui pour discuter de la situation concernant l'incident de VIA Rail survenu en septembre dernier.

Merci, monsieur le président.

• (1715)

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Une fois de plus, je demande à tous de revenir au sujet. Nous avons déjà accordé beaucoup de liberté. Vous avez bien réussi à faire un préambule qui a fait dévier la conversation.

**M. Brad Vis:** Je suis prêt à recommencer.

**Le président:** M. Muys a fait un excellent travail et vous aussi, monsieur Vis. Je vous demande encore une fois de vous concentrer sur l'étude en cours. Cela sera utile à la présidence.

**M. Brad Vis:** Merci, monsieur le président.

Je signale que c'est M. Badawey qui a parlé du Fonds national des corridors commerciaux. J'ai examiné les 130 programmes financés par le gouvernement du Canada. Aucun d'entre eux n'était associé à VIA Rail ou au service ferroviaire voyageurs. C'est M. Badawey qui m'a informé des 4,1 milliards de dollars. Comme vous l'aurez noté, monsieur le président, toutes mes questions portaient sur le fonds dont M. Badawey a parlé en premier au Comité. Si cela n'était pas contraire au Règlement, comment mes questions pourraient-elles l'être?

**Le président:** Merci, monsieur Vis.

Si vous avez l'impression qu'un autre membre ne s'en tient pas à l'objet de la réunion, je vous demande de le signaler à la présidence.

**M. Brad Vis:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Brad Vis:** Monsieur Hutton, dans l'éventualité où Abbotsford recevrait un jour des services ruraux fiables de VIA Rail — si jamais nous obtenions ce service —, nous devrions tenir compte de l'impact des stations de pompage et de nos voies ferrées existantes pour servir des passagers et il faudrait des infrastructures fiables pour la population de la Colombie-Britannique. Si la Ville d'Abbotsford veut se préparer à cette éventualité, quel fonds devrait-elle envisager pour s'assurer d'avoir l'infrastructure nécessaire en place, qui soit non seulement résiliente aux changements climatiques, mais apte à servir les futurs passagers de VIA Rail dans la vallée du Fraser, vallée qui, incidemment, constitue l'un des corridors commerciaux les plus importants de tout le pays?

**Le président:** Cette question s'adresse-t-elle à une personne en particulier, monsieur Vis? C'est une très bonne question, et je veux...

**M. Brad Vis:** Elle s'adresse à M. Hutton.

**Le président:** Monsieur Hutton, vous avez la parole.

**M. Craig Hutton:** Les provinces et territoires peuvent présenter une demande dans le cadre du Fonds pour le développement des collectivités du Canada, qui est administré par Infrastructure Canada. Cela dit, les provinces et les territoires peuvent également présenter une demande à titre de proposants admissibles au FNCC.

**M. Brad Vis:** Ces fonds sont-ils actuellement ouverts?

**M. Vance Badawey:** Ils sont récurrents sur une base annuelle.

**Le président:** Je suis désolé, mais puis-je obtenir cette réponse de M. Hutton?

**M. Craig Hutton:** Il n'y a pas d'appels à propositions ouverts actuellement pour le FNCC.

**M. Brad Vis:** Quand les appels à propositions seront-ils rouverts?

**M. Craig Hutton:** Je pense, monsieur le président, que le gouvernement envisagera de les rouvrir en fonction de la demande.

**M. Brad Vis:** Dans l'éventualité où VIA Rail déciderait de reprendre ses activités dans la vallée du Fraser, Transports Canada a-t-il effectué des études sur les répercussions des inondations venues de l'autre côté de la frontière et sur les effets qu'elles auraient sur les futurs passagers de VIA Rail?

**M. Stéphane Lauzon:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ce n'est pas pertinent.

**Le président:** Il reste 20 secondes. Je vais permettre une réponse rapide, s'il vous plaît.

**M. Craig Hutton:** Je ne suis pas au courant, monsieur le président, mais je ne peux pas parler au nom des autres ministères, qui ont peut-être entrepris des travaux sur le sujet.

**Le président:** Merci beaucoup.

Je remercie M. Vis d'avoir tenté d'établir ce lien. Je vous en suis très reconnaissant, monsieur. Je pense que vous avez fait du bon travail.

Nous passons maintenant à M. Rogers. Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui.

Le passager que nous avons entendu comme témoin lors d'une de nos réunions précédentes... Je veux me concentrer sur les choses dont il a parlé — sur certaines frustrations, bien sûr, et sur les choses qu'il a endurées pendant cette période de 10 heures. Je lui ai posé une question au sujet du processus de traitement des plaintes. VIA Rail a mentionné avoir reçu de nombreuses plaintes par divers moyens et qu'elle répondait à toutes les plaintes valables. J'aimerais vous demander si, comme fonctionnaires, vous connaissez les mécanismes de traitement des plaintes de VIA Rail. Comment l'entreprise a-t-elle répondu aux plaintes des voyageurs qui se trouvaient à bord du train 622?

• (1720)

**M. Arun Thangaraj:** La ministre a demandé notamment à VIA Rail de lui fournir des détails sur la façon dont VIA Rail communique avec ses passagers et règle leurs plaintes. Ce que VIA a répondu, c'est qu'elle veillera à ce qu'il y ait un service de soutien 24 heures sur 24, sept jours sur sept, pour communiquer des renseignements aux passagers et au public. Encore une fois, je pense qu'ils nous en diront davantage sur leur réponse en matière de service à la clientèle, mais ils ont pris cet engagement initial.

**M. Churence Rogers:** D'accord.

J'aimerais vous poser la question suivante: à votre avis, les passagers ont-ils été indemnisés adéquatement pour ce retard? Ce monsieur a parlé d'un voyage gratuit quelque part à bord de VIA Rail et d'une autre forme d'indemnisation, mais cela semblait assez peu. Croyez-vous qu'il s'agissait d'une indemnisation adéquate, ou devrait-on bonifier cette offre de façon substantielle?

**M. Arun Thangaraj:** Je ne suis pas au courant de ce que VIA a prévu en matière d'indemnisation. Comme je l'ai dit plus tôt, elle fournit aux passagers des précisions sur ce à quoi ils doivent s'at-

tendre en matière de remboursements et de compensations, sous la forme de crédits, pour des événements comme celui-ci. VIA Rail est la seule à pouvoir déterminer cette compensation.

**M. Churence Rogers:** En fait, ils ont offert un crédit de voyage qui expirerait dans un délai d'un an, et deux ou trois autres choses.

Le train 622 faisait partie d'une nouvelle flotte de rames Siemens Venture, qui sont actuellement mises en service progressivement dans tout le corridor Windsor-Québec. Êtes-vous au courant des discussions en cours entre VIA Rail et Siemens pour déterminer la cause des pannes mécaniques? Dans quelle mesure êtes-vous satisfaits de la réponse de Siemens au sujet de ces problèmes mécaniques?

**Mme Lisa Setlakwe:** Cela fait partie de l'enquête en cours. En fait, depuis que la question leur a été posée, nous avons appris que le rapport à ce sujet doit nous être remis au cours de la première moitié de novembre, ce qui est plus tôt que ce que j'avais d'abord annoncé. Ces discussions sont en cours, et nous nous attendons à recevoir le rapport au cours des prochaines semaines.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous tiendrons compte de ce rapport, il nous sera utile, mais nous ferons également notre propre évaluation de ce rapport et des événements survenus.

**M. Churence Rogers:** Savez-vous s'il y a d'autres défaillances mécaniques importantes avec ces nouveaux trains?

**Mme Lisa Setlakwe:** Non.

**M. Churence Rogers:** D'accord.

Quand je pense au train 622 et au retard de 10 heures qu'ont subi les voyageurs à bord de ce train, je me demande si c'était en raison d'une absence de protocole en vigueur ou à un non-respect des procédures ou des protocoles existants?

**Mme Lisa Setlakwe:** M. Scott pourra peut-être m'aider à ce sujet, mais c'était un concours de circonstances. Le problème était en partie mécanique, en ce sens qu'il y avait un tuyau usé. Ils ne pouvaient pas le réparer sur place, ce qui a causé... Il a fallu faire venir quelqu'un pour le réparer, et je crois qu'il y a eu un autre problème avec le train et qu'il a fallu être dépanné pour celui-ci également.

Je leur ai fait remarquer qu'ils n'avaient pas l'équipement approprié pour effectuer les réparations — ils ont remédié à cela —, et qu'il y avait des lacunes quant à la formation du personnel...

**Le président:** Merci.

**Mme Lisa Setlakwe:** ... dans le train également. Jusqu'à maintenant, c'est ce qui est ressorti.

**M. Churence Rogers:** Puis-je poser une brève question?

**Le président:** Monsieur, vous avez dépassé votre temps de 30 secondes. C'est beaucoup demander à ce comité, monsieur.

**M. Churence Rogers:** J'aimerais poser une question au sujet des personnes handicapées dans le train.

**Le président:** Si telle est la question, je pense que nous devrions vous donner le temps de la poser, monsieur.

• (1725)

**M. Philip Lawrence:** Je vous accorde le consentement unanime pour cela.

**Le président:** Allez-y, monsieur Rogers, je vous en prie.

**M. Philip Lawrence:** Je ne le ferais pas pour Vance.

**Des députés:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur Rogers, je n'y vois pas d'objection. Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Churence Rogers:** Je me questionne sur l'expérience des personnes à bord de ce train qui étaient en fauteuil roulant ou handicapées. Y a-t-il eu un rapport sur ce sujet particulier?

**M. Stephen Scott:** Je n'ai pas de détails précis sur la façon dont les personnes handicapées ont été traitées dans ce train.

En règle générale, dans le cadre de leur plan de sécurité des voyageurs, les compagnies ferroviaires doivent mettre en œuvre des procédures et offrir des formations pour aider les personnes handicapées, y compris dans les situations d'urgence et de crise, alors qu'elles pourraient avoir besoin d'aide pour sortir ou être déplacées ailleurs. Ces procédures constituent une exigence que les compagnies ferroviaires sont tenues de respecter.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Scott.

Merci, monsieur Rogers. C'était une excellente question.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Les témoignages des passagers qui se sont présentés devant le Comité, ainsi que des articles dans les médias, ont fait état du manque de nourriture qu'il y avait à bord. Les passagers se faisaient servir essentiellement des bretzels et des mini tablettes de chocolat.

Pour avoir déjà voyagé dans un train de VIA Rail, je peux vous dire que les sacs de bretzels ne sont pas gros. Il n'y a pas une tonne de bretzels là-dedans. Il y en a peut-être un, deux ou trois. Je ne sais pas.

**M. Angelo Iacono:** Parfois, il y en a quatre.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** En tout cas, il n'y a pas de quoi satisfaire un gros appétit.

Dans la lettre envoyée à VIA Rail par l'ancien ministre des Transports, M. Rodriguez, pour demander que des changements soient apportés, je n'ai rien vu qui portait sur le traitement des passagers ni sur l'approvisionnement en nourriture.

De votre côté, à Transports Canada, vous penchez-vous sur ce genre de chose? Allez-vous vous assurer qu'il y aura un approvisionnement suffisant pour les passagers, en cas de défaillance mécanique ou de retard important?

[Traduction]

**M. Arun Thangaraj:** Je pense que l'approvisionnement en eau et en nourriture est essentiel, aussi bien que l'accès aux toilettes, comme l'ont mentionné mes collègues.

Par conséquent, dans le cadre de ce processus de renvoi hiérarchique, ce sont les fonctionnaires de VIA qui évalueront à quel moment un autre moyen de transport devrait... et quand il faut réparer. Ils le feront au cours de la deuxième heure de retard. Leur décision tiendra compte de tous ces facteurs.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Si je comprends bien, vous laissez VIA Rail gérer cette situation. Vous n'avez pas l'intention d'intervenir, même s'il me semble assez évident qu'il y a des lacunes importantes à cet égard.

**Mme Lisa Setlakwe:** Le personnel a effectivement commandé de la nourriture pour les passagers durant la période d'attente où ils étaient à bord du train. Au cas où vous voudriez le savoir, ils ont commandé de la pizza.

**M. Stéphane Lauzon:** C'étaient quatre morceaux.

**Mme Lisa Setlakwe:** C'est à VIA Rail de gérer cette situation. Nous nous attendons à ce que la compagnie s'organise en conséquence. Toutefois, je pense que ce serait une bonne question à poser aux représentants de VIA Rail, à savoir quels plans ils ont mis en place pour régler cette situation.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je comprends que c'est VIA Rail qui gère ses opérations, mais, à un moment donné, cela relève aussi du portefeuille de la ministre des Transports. Au bout du compte, c'est Transports Canada qui réglemente VIA Rail. Il me semble qu'il pourrait être intéressant de lui transmettre cette idée. Je pense que la ministre serait en mesure de le faire. Il me semble qu'un mot de la ministre permettrait sûrement d'obtenir une certaine écoute de la part de VIA Rail.

Je vois que je n'ai plus de temps de parole.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Enfin, nous accueillons aujourd'hui M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez deux minutes et demie, monsieur.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup, monsieur le président.

À la suite de cet incident, Transport Action Canada a recommandé que Transports Canada traite les trains en panne — comme dans le cas à l'étude — de la même façon que les trains en gare. Une règle existe pour les trains en gare, qui les protège des autres trains pouvant se trouver dans le corridor, comme une limite de vitesse et d'autres choses du genre. Cela protège les passagers.

Êtes-vous au courant de cette règle et Transports Canada songe-t-il à l'adopter?

**M. Stephen Scott:** Je ne suis pas au courant de cette recommandation précise.

En règle générale, il y a des procédures en place en cas d'arrêt imprévu ou de panne d'un train. Certaines exigences en matière de communication d'une situation d'urgence sont en place. Les réseaux de communication et d'exploitation se mettent alors en communication avec les centres de contrôle de la circulation ferroviaire pour avertir les trains à proximité de la situation. Du strict point de vue de la sûreté et de la sécurité, il existe des procédures bien établies pour veiller à ce qu'une perturbation particulière ne provoque pas un problème de sécurité ou un accident plus important.

• (1730)

**M. Taylor Bachrach:** Est-ce que cela comprend une limite de vitesse pour les autres trains, qui pourraient circuler sur les voies adjacentes?

**M. Stephen Scott:** C'est fort probable, mais je n'en suis pas certain.

**M. Taylor Bachrach:** J'aimerais revenir sur une question que M. Barsalou-Duval a posée tout à l'heure.

Je me demande si Transports Canada a analysé le risque de perdre une flotte de trains interurbains, sachant que VIA Rail a de la difficulté à maintenir les anciens trains en état de fonctionner. Le service ferroviaire comporte un risque énorme sur ces trajets, et aucune date n'est fixée pour le remplacement de la flotte par de nouveaux trains.

Transports Canada a-t-il analysé cela?

**M. Arun Thangaraj:** Nous avons la date de 2034.

**M. Taylor Bachrach:** Oh, vous avez une date. Elle vient d'arriver. Voilà. Merci.

C'est très loin. Ces trains tombent constamment en panne. Le PDG de VIA Rail a affirmé que ses mécaniciens faisaient des miracles simplement pour garder les vieux wagons des années 1950 sur les rails. Transports Canada a-t-il effectué une analyse officielle du risque d'interruption de service en raison d'une panne d'équipement sur les trajets interurbains? Si vous ne le savez pas ou si aucune analyse n'a eu lieu, vous pouvez nous le dire.

**M. Arun Thangaraj:** Je n'ai pas l'information. Il faudrait que je vérifie.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord.

La dernière question que je vais poser sera au nom de notre président, parce qu'il est préoccupé par la question des rations, comme dans l'armée.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Taylor Bachrach:** C'est votre question.

Voyez comment cela fonctionne, quand on se plie à la volonté du président?

Le président se demandait si une réserve d'aliments non périssables pouvait être entreposée à bord des trains, pour s'assurer que les gens ingèrent suffisamment de calories dans l'éventualité où ils se retrouveraient coincés pendant un nombre d'heures supérieur à

celui pour lequel les rations habituelles ont été calculées. Cette réserve supplémentaire pourrait-elle faire l'objet d'un règlement de Transports Canada, en a-t-on déjà discuté?

C'est l'idée de Peter.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Arun Thangaraj:** Il faudrait voir quels sont nos pouvoirs juridiques et ce que nous pouvons réglementer. Encore une fois, cela relève du mandat opérationnel de VIA Rail. Je vais soulever la question auprès du PDG.

**M. Taylor Bachrach:** La quantité d'aliments à bord pourrait faire l'objet d'un règlement.

**M. Arun Thangaraj:** Je n'en suis pas certain.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach. Il vous reste une minute à rattraper à la prochaine réunion.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Je vous en suis très reconnaissant, monsieur.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins de comparaître aujourd'hui et de témoigner dans le cadre de cette étude très importante.

Chers collègues, avant de lever la séance, je tiens à rappeler à tout le monde que la greffière attend les témoins pour l'étude proposée par M. Barsalou-Duval, qui porte sur la réglementation de la navigation de plaisance sur les voies navigables du Canada. Elle s'attend à les recevoir au plus tard mardi. Si vous pouviez lui fournir au moins une liste préliminaire, elle pourrait commencer.

Lorsque nous reprendrons après la pause, nous entamerons l'étude article par article de l'étude de McKinsey. Par la suite, nous entamerons les quatre séances pour l'étude de M. Barsalou-Duval, puis l'étude article par article sur l'accessibilité.

La séance est levée.

---









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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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