

Notes for Remarks by Martin Imbleau

Chief Executive Officer VIA HFR – VIA TGF Inc.

To

Canadian Association of Railway Suppliers

November 7, 2023

Ottawa, Ontario

National Railway Day

Introduction

Merci de vous joindre à moi aujourd’hui. Je suis très honoré d’être ici.

Avant de commencer, je tiens à reconnaître que nous nous trouvons actuellement sur le territoire non cédé des Algonquins Anishinaabeg. Ils vivent sur ces terres depuis des temps immémoriaux.

PAUSE

C’est pour moi un plaisir de m’adresser aux membres de l’Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer en cette journée historique. Merci, Sylvia, pour cette occasion.

C’est un honneur, mais c’est aussi une leçon d’humilité de partager la scène ce matin avec des leaders compétents et expérimentés du secteur du transport en commun, dont mon ami Mario Péloquin.

PAUSE

Cette date marque un anniversaire important, et j'envisage du même point de vue le mandat que j'ai récemment accepté. Je veux dire que le projet que nous développons est transformateur et qu'il créera des possibilités pour les générations à venir.

Je sais que nous avons déjà examiné à maintes reprises le concept d'un corridor ferroviaire plus rapide entre Toronto et la ville de Québec. Mais cette fois-ci, il faut le concrétiser! Sinon, nous regretterons encore une fois de ne pas l'avoir fait plus tôt et les prochaines générations nous accuseront d'avoir été égoïstes. Elles nous reprocheront de ne pas avoir fourni un service clairement nécessaire pour améliorer le transport ferroviaire des passagers et des marchandises, et ultimement pour stimuler notre économie.

Plus qu'un train

Notre objectif, notre travail, n'est pas d'être une entreprise de construction ou même d'exploiter plus de trains. C'est de répondre à un besoin. De fournir une solution. D'améliorer la qualité de vie de millions de citoyens et de collectivités dans le plus important corridor démographique. Ce corridor génère 40 % de l'économie du pays.

- C'est plus qu'un train, c'est le nouveau visage de la mobilité interurbaine.
- Plus qu'un train, c'est un pas en avant pour les générations futures. Une façon plus écoresponsable de voyager.
- C'est une transformation. C'est un moteur nécessaire pour soutenir notre croissance économique.
- Plus qu'un train, c'est un moyen de réconciliation avec les collectivités autochtones.

PAUSE

Le défi

Au cours des 20 prochaines années, nous prévoyons que la population de l'Ontario et du Québec passera de 24 millions à 29 millions de personnes. La plupart de ces nouveaux résidents vivront dans le Corridor Toronto-Québec.

Leurs besoins de transport ne pourront pas être satisfaits par les voitures. Des décennies d'expérience nous ont appris que dépenser plus d'argent dans l'asphalte ne réduit pas la congestion. Ça ne fait qu'inciter plus de gens à prendre leur voiture.

L'immigration contribuera en grande partie à l'augmentation de la population. Ces nouveaux Canadiens seront issus d'une culture où les trains sont au cœur de la vie quotidienne. C'est une autre raison pour laquelle nous prévoyons que les déplacements en train dans le Corridor passeront de 4 millions à plus de 17 millions par année.

Pour relever ces défis émergents, nous devons revoir notre approche en matière de mobilité. Le statu quo n'est plus une option!

Nous proposons une nouvelle vision pour la mobilité interurbaine, qui rend le transport en commun plus efficace et transforme les habitudes.

PAUSE

Au cours des dernières décennies, la voiture et l'avion sont devenus les modes de transport interurbain préférés des usagers. Aujourd'hui, le transport ferroviaire pour passagers dans le corridor Québec - Toronto ne représente que 2 % des déplacements, contre 94 % pour l'automobile.

La raison est simple : les clés de votre voiture vous offrent plus de souplesse. Les avions, eux, offrent l'attrait d'un déplacement rapide sur de plus grandes distances.

Moi, ça fait maintenant plus de 25 ans que je développe des grands projets d'infrastructure, pour la plupart dans le Corridor. Je ne compte plus le nombre de fois où j'ai été contraint d'utiliser ma voiture ou l'avion parce que le train n'était pas assez rapide, pas assez fiable ou pas assez fréquent.

Je suis sûr que tout le monde dans cette salle applaudirait à un retour en force du transport ferroviaire de passagers. Mais comme Mario peut en témoigner, ajouter plus de trains n'est pas une option parce que les voies appartiennent aux compagnies ferroviaires de marchandises. Une congestion accrue sur ces voies n'est bonne pour personne. Ça ralentit les passagers, ça ralentit le transport de marchandises et en bout de ligne, ça ralentit l'économie. Arriver en retard à une réunion à cause de trains de marchandises très longs qui forcent les trains de passagers à attendre est plutôt embêtant, frustrant même.

Lorsque les services ferroviaires pour passagers utilisent leurs propres voies et que les transporteurs ferroviaires de marchandises se concentrent sur le fret, on bénéficie du meilleur des deux mondes. Les marchandises arrivent plus rapidement sur le marché. Les voyageurs profitent de trajets plus rapides, d'horaires plus flexibles et ce, en toute fiabilité. C'est une formule qui profite à l'ensemble de l'économie.

En bref, nous ne pouvons pas continuer à faire ce que nous avons toujours fait. Nous devons offrir une solution attrayante! Ne vous inquiétez pas, j'aborderai plus tard la question de la rapidité du service.

PAUSE

Notre service ferroviaire est conçu pour les générations futures. Quand on examine la jeune génération actuelle, on peut voir qu'elle explore déjà plus d'alternatives aux voitures privées dans les zones urbaines. Les jeunes ont tendance à préférer les solutions de transport en commun aux véhicules personnels. Les données montrent qu'ils sont moins nombreux à détenir un permis de conduire par rapport aux générations précédentes.

Notre projet répond à leur préférence pour le transport en commun en reliant leurs réseaux locaux à d'autres dans le Corridor. Nous cherchons à offrir une infrastructure centrale, une solution de transport interurbain.

Nos vies deviennent de plus en plus interconnectées. Nous pensons et nous fonctionnons aux niveaux régional, national et mondial. Imaginez comment ces tendances évolueront pour les générations à venir. Nos enfants et nos petits-enfants profiteront grandement des choix que nous faisons aujourd'hui. Il faut repenser la façon dont les gens

voyageront entre les villes du Corridor pour les 50 à 100 prochaines années.

PAUSE

Le projet

Notre but ultime est d'améliorer notre qualité de vie tout en protégeant l'environnement. Avec la croissance de la population dans le Corridor, nous devons et nous allons passer des voitures aux trains. C'est aussi vraiment important de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Permettez-moi de vous rappeler les changements climatiques dont nous sommes témoins et la dévastation que nous avons vue dans de nombreuses régions du pays l'été dernier. Le secteur du transport est encore le deuxième plus grand contributeur d'émissions de GES au Canada, responsable de 22 % du CO₂ émis.

Un train électrique plus rapide, plus fréquent et plus fiable offrira une véritable alternative. Nous fournirons aux voyageurs une option de transport respectueuse de l'environnement. Mais l'objectif n'est pas seulement d'améliorer le confort et la commodité pour les passagers. C'est de favoriser un changement collectif de nos habitudes de transport. Ce choix offre des avantages immédiats et importants pour l'environnement. Si c'est évident pour nous tous ici aujourd'hui, c'est une nécessité absolue pour nos enfants.

Réfléchissez-y un instant : ce projet rapprochera nos trois capitales. Il renforcera le lien entre les deux plus grands poumons économiques du Canada. Il servira 15 millions de personnes dans un corridor en croissance. Il offrira des retombées économiques qui n'ont pas encore été pleinement évaluées.

Mais la seule façon de remplir notre mission est d'établir des relations avec les collectivités et les intervenants. Nous les informons à propos du projet et de ses avantages. Nous écoutons et recueillons les demandes,

les préoccupations et les idées pour les transmettre aux soumissionnaires alors qu'ils préparent leur proposition. J'y reviendrai tout à l'heure.

Notre projet est transformateur. C'est un moteur de changement positif qui va au-delà du transport des passagers. C'est un moyen de faire progresser la réconciliation économique. Il est crucial pour assurer l'autonomisation économique et les avantages économiques à long terme pour les peuples autochtones. Leur point de vue est essentiel à notre réussite collective. Notre équipe a rencontré et écouté des collectivités, des organisations et des entreprises autochtones du Québec et de l'Ontario. Nous travaillerons avec elles et les inclurons pour réduire les répercussions négatives et proposer des options viables pour promouvoir une participation économique significative, une viabilité financière à long terme et une distribution équitable des avantages tout au long du cycle de vie du projet.

Les relations que nous établissons sont essentielles à notre réussite.

Nous prenons de l'élan. Le mois dernier, le gouvernement du Canada a lancé le processus de demande de propositions pour trois équipes soumissionnaires sélectionnées (Cadence, Développeurs Ferroviaires Interurbains et Partenaires Ferroviaires QConnexiON). Ces équipes ont des antécédents variés aux niveaux international et local.

D'ici l'automne prochain, le gouvernement sélectionnera une équipe qui travaillera en partenariat avec nous pour concevoir et développer le projet.

Au lieu d'attribuer immédiatement un contrat, notre équipe collaborera avec le partenaire privilégié du secteur privé pour façonner les composantes essentielles du projet selon une approche de conception-construction progressive.

Bien que cette approche puisse prendre du temps, elle nous permet d'aborder collectivement les complexités du projet, pour mieux évaluer l'échéancier et les coûts. Elle combine les forces des secteurs public et privé, soit le meilleur des deux mondes. Au bout du compte, elle réduit les risques et les surprises, qui peuvent nuire aux budgets et retarder la progression. Un effort collaboratif avec une visibilité complète de tous les aspects du projet est la bonne façon de procéder.

PAUSE

CARACTÉRISTIQUES

Depuis que je me suis joint à ce projet, tous les journalistes à qui j'ai parlé mettent l'accent sur le même sujet : RAPIDE ou FRÉQUENT? Pourquoi mettre l'accent sur la fréquence alors que nous pourrions avoir un train à grande vitesse?

Eh bien, la réponse n'est pas intuitive. Parce que la rapidité n'est pas seulement une question de vitesse de pointe. L'important, c'est le temps qu'il faut pour arriver à destination. La durée du trajet entre Toronto et Ottawa. La durée du trajet entre Montréal et Toronto. Il ne m'a fallu que quelques semaines pour comprendre que nous devons être flexibles quant à trois aspects clés : la vitesse, la fiabilité et la fréquence. Il ne s'agit pas d'opposer ces caractéristiques, mais plutôt de les **RÉUNIR**. Le service sera fiable parce que nous circulerons sur des voies réservées aux passagers. Il sera fréquent parce que nous augmenterons considérablement le nombre de départs. Et enfin, il sera plus rapide.

Ce n'est pas intuitif, parce que nous devons améliorer la littératie ferroviaire au Canada. Nous prenons le train en Europe pendant nos vacances et nous nous souvenons de la vitesse. En fait, nous nous en souvenons parce que le service était confortable et qu'il offrait ces trois caractéristiques précises.

Ce que nous voulons, ce sont des trajets moins longs, de porte à porte. L'objectif est de gagner du temps. Nous irons plus vite et réduirons le temps de déplacement en trouvant des façons d'éviter de devoir ralentir. L'utilisation de voies réservées pour nos trains est la bonne façon de faire.

Le gouvernement demande aux soumissionnaires de présenter deux solutions pour offrir un service plus rapide et plus efficace dans le Corridor. Ils ont été chargés de nous fournir des options que nous pourrions ensuite élaborer conjointement et optimiser.

La première solution devra permettre aux trains de voyager à des vitesses allant jusqu'à 200 km/h. La deuxième doit comprendre des options à grande vitesse pour réduire encore davantage les temps de déplacement.

Lorsque nous examinons les réseaux européens, nous constatons que les vitesses moyennes de nombreux services à grande vitesse sont semblables à ce que nous offrirons.

Prenons, par exemple, le train à grande vitesse Paris-Amsterdam. Je l'ai souvent pris, la dernière fois en mai de cette année. J'ai fait le voyage de Paris à Bruxelles, un peu moins de 300 km, en environ une heure et demie, à une vitesse moyenne d'environ 200 km/h.

Ensuite, le voyage de Bruxelles à Amsterdam, soit environ 175 km, a pris plus de deux heures. C'est exactement le même train, mais le voyage prend plus de temps et la vitesse moyenne est d'environ 100 km/h. Pourquoi? Parce qu'il s'arrête à Anvers, La Haye et Rotterdam.

Oui, la vitesse du train est importante, mais il y a d'autres façons de réduire la durée des trajets, comme diminuer le nombre d'arrêts et les ralentissements à l'approche des villes et des voies partagées.

Nous ferons donc le voyage Toronto-Montréal en quatre heures ou moins environ. Ce pourrait être trois heures et demie ou même trois heures et quart.

L'objectif pour nous, c'est un service plus rapide, plus fiable et plus fréquent. C'est ce service que nous prévoyons offrir.

MOI

Les gens me demandent pourquoi j'ai accepté d'embarquer dans cette nouvelle aventure. Elle sera certainement longue et parsemée d'embûches. Je n'en doute pas une seconde.

Mais je n'ai pas quitté une institution bicentenaire pour faire des discours sur un concept abstrait ou une vision évanescence.

Nous devons développer un service de transport que les Canadiens préféreront à la voiture tout en étant un choix plus judicieux et respectueux de l'environnement.

Je suis ici parce que notre vision de la mobilité est en train de changer. Plus qu'un train, c'est un grand projet de société qui met nos transports

en commun, pour accélérer le déplacement durable et la croissance économique dans les communautés du corridor.

Nous tous, souhaitons offrir des solutions pour:

Augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs des trains interurbains et améliorer leur expérience.

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et,
- Contribuer à la réconciliation avec les peuples autochtones

Avec l'augmentation de la population et la complémentarité des économies des deux provinces, quelles sont les alternatives ? Des trains de passagers au diesel qui traînent derrière des trains de marchandises ? Des millions de voitures supplémentaires et plus de vols à courte distance ? Construire plus de voies sur la 40, la 20, la 401, la 417 entraînant plus de congestion autour et dans les aéroports ? Moins de productivité pour plus de GES ? Vraiment ?

L'avenir

Quand je ferme les yeux et que je me projette en 2040 ou même en 2050, je ne peux pas imaginer un million de voitures supplémentaires sur de nouvelles autoroutes congestionnées et coûteuses. C'est évident que nous devons agir maintenant dans l'intérêt des générations futures.

C'est la raison pour laquelle j'ai accepté le poste de PDG de cette nouvelle société d'État qui a pour mandat de développer l'un des plus importants projets d'infrastructure au pays.

RAPIDE. FRÉQUENT. FIABLE. ET ÉLECTRIQUE.

Pensez-y : les étudiants fréquenteront des universités dans tout le Corridor et rentreront chez eux plus fréquemment, souvent dans la même journée. Les travailleurs des nouvelles usines de batteries pourront compter sur une solution fiable pour se déplacer entre les deux provinces. Les gens d'affaires partiront tôt le matin, pourront savourer leur café et arriver à l'heure pour une réunion matinale. Ensuite, ils se détendront avec un verre de vin sur le chemin du retour le jour même. Grâce à la rapidité, on pourra se rendre à destination le matin, et grâce à la fréquence, ça deviendra commun de retourner à la maison le jour même.

PAUSE

C'est un projet ambitieux. Ça ne fait aucun doute. Mais nous ne le ferons pas seuls. Nous le ferons avec vous. Il y a des défis à relever. Nous suivrons la bonne séquence pour mener ce projet à bien. Au lieu de le voir comme un seul projet de 1 000 kilomètres, je le vois comme

un ensemble de 10 projets d'une centaine de kilomètres chacun, avec des exigences uniques.

Nous collaborerons avec des partenaires du secteur privé pour tirer parti des pratiques exemplaires et de l'innovation, et pour élaborer des options adaptées au projet et aux besoins des collectivités.

Pour ce qui est de savoir à quel moment nous entrerons en service et quel sera le coût, je dirais que nous avons beaucoup de travail à faire avant de présenter des chiffres et des dates. Nous devons faire avancer nos conceptions. Comme je l'ai déjà dit, notre approche est axée sur la mobilisation et la collaboration. Nous ferons participer activement les collectivités locales et autochtones.

C'est la clé pour apporter un changement permanent.

PAUSE

La demande

Je suis le nouveau venu. Ce projet offre une solution, mais pour la mettre en œuvre, j'ai besoin de votre aide. Nous **NE POUVONS PAS** réaliser ce projet sans vous.

Je fais appel à vos connaissances, à votre sagesse et à votre assistance. Et au fait, si vous connaissez des personnes talentueuses à la recherche d'un emploi, envoyez-les-moi!

Les membres de l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer connaissent l'importance du service ferroviaire passager et ils savent à quel point il peut changer la donne pour ce pays.

Je sais que ce projet n'est pas une idée nouvelle. Mais on ne peut ignorer les faits, et les bonnes idées résistent à l'épreuve du temps.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'entretenir avec vous. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.