

Le train à grande fréquence : une promesse à concrétiser

J. Robert S. Prichard

**Président du conseil d'administration
VIA HFR-VIA TGF Inc.**

au

**Symposium sur les transports
de la Chambre de commerce de la région de Toronto**

Le 30 mars 2023

Toronto, Ontario

Je vous remercie pour cette aimable présentation. Je suis reconnaissant de l'invitation qui m'a été faite afin de vous adresser la parole. Je suis un grand admirateur de votre Chambre de commerce et de sa dirigeante exceptionnelle, Jan da Silva. La Chambre fait un travail important pour faire de Toronto l'une des grandes villes du monde. C'est la première fois que je m'exprime publiquement sur VIA TGF et je ne peux imaginer un meilleur endroit.

Je m'adresse à vous aujourd'hui en tant que second choix. Nous aurions tous préféré entendre davantage le ministre Alhabra. Il aurait beaucoup aimé être présent aujourd'hui pour parler de son engagement passionné en faveur des trains à grande fréquence. Je vous remercie d'avoir accepté son message vidéo en guise de salutations de sa part. Il est un ardent défenseur de ce projet et a su naviguer habilement dans l'appareil fédéral afin d'obtenir le soutien total du gouvernement.

J'ai été honoré lorsque le ministre Alhabra m'a invité à assumer la toute première présidence de la nouvelle filiale VIA TGF. Il s'agit d'une occasion importante de promouvoir l'intérêt public et je suis ravi d'y contribuer.

Je n'en suis pas à ma première expérience en la matière. En 2009, le premier ministre McGuinty m'avait invité à devenir le premier PDG de la nouvelle Metrolinx, l'agence de planification créée depuis la fusion entre Metrolinx et GO Transit, devenant ainsi l'agence régionale de transport de la région du Grand Toronto. Après la fusion, j'ai présidé Metrolinx pendant huit ans. Ce fut une expérience fabuleuse et je suis très fier de ce que Metrolinx a accompli depuis.

Nous avons vu la différence remarquable que peuvent faire la vision et la détermination d'un gouvernement, un financement solide et un travail déterminé. Les transports collectifs à Toronto sont en train d'être transformés avec le train express régional de GO, la ligne transversale d'Eglinton, le TLR Finch, le TLR Hurontario, le TLR Hamilton, le métro de Scarborough et, plus récemment, la ligne Ontario. Nous nous souviendrons de tout cela comme d'une transformation, et cela nous permettra de construire une région du Grand Toronto beaucoup plus forte et plus prospère.

Lorsque le ministre Alhabra a exposé sa vision du train à grande fréquence, j'ai été frappé par les impacts de la liaison entre Toronto, Ottawa, Montréal et Québec dans une première phase, puis — sous réserve d'une étude plus approfondie — d'y ajouter éventuellement London et Windsor. Il s'agit également d'une vision transformationnelle.

Le train à grande fréquence représente un service ferroviaire fréquent, fiable et rapide sur des voies réservées, créant une alternative solide aux voitures et aux avions, et permettant un transport accessible, propre et confortable dans toute la région. La vision du ministre est audacieuse et ambitieuse. Elle représente un défi, mais elle est aussi convaincante. C'est ce dont nous avons besoin et c'est ce que nous allons réaliser.

Lorsque ma nomination a été annoncée, j'ai reçu de nombreux commentaires. Deux thèmes se sont dégagés. Premièrement, il était temps : il était temps que le Canada s'engage à rattraper le retard dans la qualité des services ferroviaires dont tant de Canadiens ont bénéficié dans d'autres pays et se demandaient pourquoi nous ne pouvions pas avoir la même chose chez nous. Les réponses ont été enthousiastes et encourageantes, demandant instamment que nous nous attelions à la tâche et que nous produisions les résultats escomptés.

Le deuxième thème reflétait le scepticisme : nous entendons parler de cette idée depuis longtemps. Se concrétisera-t-elle vraiment cette fois-ci ?

Les arguments en faveur de VIA TGF sont convaincants à tous points de vue. Tout le monde le comprend. C'est bon pour le climat. C'est bon pour les passagers. Il élargit les possibilités de croissance de la population et les alternatives en matière de logement. Il est bon pour les communautés qui seront desservies. Il est bon pour les entreprises. Il offre des options de transport rapides et fiables entre les communautés, ce qui permet aux citoyens d'avoir une plus grande liberté quant à leur lieu de résidence et de travail. C'est pourquoi les réactions instinctives présentent un soutien enthousiaste. C'est un projet dont le moment est venu de le réaliser. Il doit être réalisé.

C'est aussi un grand défi. Il s'agit d'un projet vaste et complexe qui nécessite des investissements importants et qui concerne de nombreuses communautés et de nombreux intérêts. Les grands projets d'infrastructure sont complexes, et le TGF ne fera pas exception à la règle. Les précédentes visions d'un train à grande vitesse reliant ces communautés ne sont restées que des rêves. D'où le scepticisme quant à notre capacité à réaliser ce projet cette fois-ci. Je suis convaincu que nous y parviendrons. Ce plan a été élaboré avec soin, réflexion et compétence.

C'est VIA Rail qui en est à l'origine. VIA Rail a longtemps été confrontée au problème de partager les corridors ferroviaires avec les trains de marchandises et d'être la deuxième priorité dans ces corridors. Cette situation a conduit à des services inadéquats et peu fiables. Pour remédier à cette situation, VIA Rail a développé sa vision d'un train à grande fréquence utilisant des voies dédiées au transport ferroviaire de passagers, offrant ainsi aux voyageurs une alternative fiable et pratique à la voiture et à l'avion.

VIA Rail a fait un excellent travail pour promouvoir cette vision et l'inscrire à l'ordre du jour politique. Ottawa l'a ensuite étudiée attentivement avant d'engager les ressources financières nécessaires pour en faire une réalité. Dans le cadre d'un partenariat entre Transports Canada, la Banque de l'infrastructure du Canada et VIA Rail, Ottawa a affiné le plan et est allé de l'avant. VIA TGF a hérité du travail exceptionnel réalisé par ces fonctionnaires, qui méritent d'être félicités. Je tiens en particulier à souligner le travail de Michael Keenan, qui a été sous-ministre, et de Vincent Robitaille, qui dirige le projet en tant que sous-ministre adjoint. Vincent est présent aujourd'hui et je lui serais reconnaissant de bien vouloir se lever pour être reconnu.

La vision du train à grande fréquence est de fournir un service ferroviaire fréquent, fiable et raisonnablement rapide reliant les principales communautés entre Toronto et Québec, et, dans une éventuelle seconde phase, entre Toronto et Windsor. La prémisse est que les passagers utiliseront un service de haute qualité qui offre plusieurs trajets par jour dans le confort, avec des temps de trajet raisonnables et qui arrive à l'heure pratiquement à chaque fois.

Ce service offrira une alternative supérieure à la voiture et à l'avion. Il sera meilleur pour l'environnement et pour les communautés que nous desservons. Notre défi est d'offrir exactement cela.

Notre équipe dispose d'un plan rigoureux et des compétences techniques nécessaires pour concrétiser notre vision. Le plan se déroulera par étapes et mettra à profit l'innovation et l'expertise d'un partenaire du secteur privé pour codévelopper le projet, le construire et l'exploiter. Il s'inspire des meilleures idées actuelles sur les PPP : ne pas essayer de transférer tous les risques dès le départ, mais codévelopper le projet tout en créant de fortes incitations à l'innovation et à l'efficacité.

La première étape est en cours. Une demande de qualification a été lancée et les réponses sont attendues pour le 24 avril. L'industrie canadienne et internationale a manifesté un vif intérêt, avec plus de 400 participants à la séance d'information qui s'est tenue la semaine dernière à Montréal. L'objectif est de choisir jusqu'à trois consortiums qualifiés pour passer cette année à la demande de propositions. L'année prochaine, Ottawa choisira le partenaire privé qui codéveloppera le projet avec VIA TGF.

Ce consortium passera un contrat avec VIA TGF pour la fourniture et l'exploitation du service. L'ensemble du processus prendra une dizaine d'années. Les estimations de coûts et le budget seront affinés tout au long du processus de codéveloppement et le gouvernement prendra une décision finale d'acceptation ou de refus sur la base de ces informations.

Les processus de demande de qualification et de demande de propositions encouragent l'innovation. Les objectifs du projet sont clairs. Les promoteurs sont invités à proposer les moyens les plus créatifs et les plus novateurs pour atteindre ces objectifs. Nous voulons nous appuyer sur les meilleures idées disponibles dans le secteur privé et les combiner avec les meilleures idées du secteur public. Nous collaborerons également avec VIA Rail pour tirer parti de ses décennies d'expérience dans la fourniture de services de transport ferroviaire de passagers.

Quel est le rôle de VIA TGF dans tout cela ? Nous avons été constitués en filiale de VIA Rail, mais en tant que société d'État, nous rendrons compte directement au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Nous serons chargés de conclure le contrat avec le promoteur privé et de réaliser le projet.

On attend de nous que nous soyons une contrepartie compétente, commercialement efficace et experte auprès du promoteur privé, travaillant dans un partenariat synergique pour réaliser le projet. Avant de conclure le contrat, nous jouerons le rôle de conseiller expert auprès de Transports Canada et de Services publics et Approvisionnement Canada dans le cadre du processus d'approvisionnement qui aboutira au choix du promoteur privé. Au moment de conclure le contrat, nous devons avoir constitué une équipe solide, capable de diriger l'entreprise, de promouvoir l'intérêt public et de travailler efficacement avec le promoteur privé.

Nous sommes en train de mettre en place VIA TGF. Nous avons trois premiers membres au conseil d'administration : moi-même, notre vice-présidente Marie-José Nadeau et Rob Fonberg. Marie-José et Rob sont tous deux des talents formidables, et je suis ravi qu'ils fassent partie du conseil d'administration. Marie-José est une administratrice d'entreprise respectée dans le monde entier, dotée d'une grande expérience en matière d'infrastructures linéaires, acquise pendant plus de 20 ans en tant que deuxième dirigeante chez Hydro-Québec — la plus grande entreprise de services publics du Canada — et en tant qu'administratrice de Trans Mountain Pipeline.

Rob a des antécédents remarquables en services publics en tant que sous-ministre à Ottawa, suivis d'une carrière réussie en entrepreneuriat. Nous recherchons quatre nouveaux administrateurs pour compléter le conseil d'administration de sept personnes, dont au moins un membre issu des communautés autochtones.

Nous sommes également à la recherche d'un PDG et faisons appel à Korn Ferry pour nous aider. Les recherches avancent bien. Entre-temps, nous avons nommé un PDG intérimaire exceptionnel, Marc-Olivier Ranger. Marc-Olivier est détaché de Transport Canada où il est une superstar. Il fait un travail formidable pour mettre en place la société. J'invite Marc-Olivier à se lever pour se faire connaître.

Nous transférons également l'équipe technique, qui relevait auparavant de Transports Canada et de la Banque de l'infrastructure du Canada, à VIA TGF pour nous doter d'une première équipe centrale d'experts. Une fois que le PDG permanent sera en place, nous développerons l'ensemble de l'équipe afin de devenir une contrepartie efficace pour le promoteur privé une fois qu'il aura été sélectionné. En tant que filiale, nous avons la possibilité de recruter au niveau national et international pour réunir l'expertise nécessaire à la réalisation de ce projet. Nous serions heureux d'entendre les personnes qui souhaiteraient être prises en considération pour l'un des postes du conseil d'administration ou de la direction.

Notre siège social sera situé à Montréal, où nous avons déjà pris des locaux dans le même bâtiment que VIA Rail. Nous aurons également un deuxième bureau à Toronto, idéalement situé à proximité de VIA Rail et de Metrolinx. Nous localiserons les talents dans les deux bureaux, ce qui nous donnera la flexibilité nécessaire pour recruter dans les deux villes.

L'un des plus grands défis auxquels nous sommes confrontés est de réunir les conditions menant à l'acceptabilité sociale pour la construction de ce projet ferroviaire de 1 000 kilomètres. Nous allons toucher de nombreuses communautés, et nous avons besoin du soutien de chacune d'entre elles. Plus important encore, nous traverserons de nombreuses communautés autochtones. Nous nous engagerons auprès de ces populations autochtones : nous leur demanderons conseil, nous chercherons à les impliquer et nous solliciterons leur partenariat. Ce processus d'engagement est déjà en cours et se poursuivra tout au long du processus d'évaluation d'impact. Nous constituerons une équipe chargée de guider toutes les activités d'engagement des parties prenantes, sachant que la réussite de ces activités dépend de leur qualité et de leur authenticité.

Nous devons également travailler efficacement avec les compagnies de chemins de fer et de transport de marchandises pour déterminer le meilleur itinéraire pour notre service. Il est clair qu'un service ferroviaire de passagers performant ne peut être subordonné au service ferroviaire de fret. Nous devons développer une approche qui réponde aux besoins des deux.

Ce projet relie les deux grandes provinces du Québec et de l'Ontario, qui prennent toutes deux des engagements importants en matière de transport et de transport collectif. Nous travaillerons en étroite collaboration avec elles pour offrir ce nouveau service qui complète leurs investissements. Nous devons également collaborer avec Toronto, Ottawa, Montréal et Québec, ainsi qu'avec leurs sociétés de transport, afin de trouver les meilleurs moyens d'entrer et de sortir de ces villes et d'offrir une expérience sans faille aux passagers.

Entre-temps, VIA Rail ne reste pas inactive. Elle a commandé du nouveau matériel roulant et travaille d'arrache-pied pour améliorer la qualité et la fiabilité de son service. À terme, VIA Rail et VIA TGF ne feront plus qu'un, de sorte que le succès de VIA Rail sera notre succès et que notre succès sera celui de VIA Rail. Il s'agit d'une collaboration importante pour nous deux.

Idéalement, nous identifierons également les travaux préparatoires qui peuvent être réalisés même si le processus d'approvisionnement est en cours. Plus nous en ferons maintenant, plus vite le service s'améliorera et plus vite l'ensemble du projet sera achevé.

On me pose régulièrement une question : pourquoi parle-t-on de train à grande fréquence et non de train à grande vitesse ? Bien sûr, tout le monde aimerait avoir la vitesse la plus élevée possible pour un temps de trajet le plus court possible. Cependant, le train à grande vitesse comporte des exigences uniques et coûteuses en matière d'infrastructure.

Nous étudierons les possibilités de faire gagner le plus de temps possible aux voyageurs. Comme l'a indiqué le ministre lorsqu'il a lancé le processus d'approvisionnement, nous voulons tirer parti des connaissances et de l'expertise de classe mondiale du secteur privé pour améliorer le service de transport ferroviaire interurbain de passagers. Nous voulons des idées pour améliorer le service, y compris des opportunités plus importantes pour des segments à plus grande vitesse lorsque cela se justifie d'un point de vue financier et opérationnel. Mais l'objectif est de gagner du temps, pas d'atteindre la vitesse pour le plaisir de la vitesse.

Notre plus grand défi dans la mise en œuvre du TGF est peut-être d'obtenir et de conserver le soutien du public et des gouvernements pour le projet, étant donné qu'il coûte cher et qu'il faudra une décennie pour le mettre en œuvre. Pour y parvenir, nous devons créer un *momentum* et le maintenir. Nous devons obtenir le soutien de toutes les communautés que nous touchons. Nous devons raconter notre histoire fréquemment et susciter l'enthousiasme pour les possibilités qui s'offrent à nous. Nous devons expliquer les avantages d'une amélioration considérable du transport ferroviaire de passagers, et nous devons être perçus comme un élément important de la stratégie du Canada pour faire face à la crise climatique. Nous devons être experts, crédibles et transparents. Et nous devons choisir un partenaire privé exceptionnel pour réaliser toutes ces promesses avec nous.

La construction de notre chemin de fer national au XIXe siècle a été l'un des grands actes de l'édification de la nation canadienne. Elle était essentielle à la réussite du Canada. Ce nouveau projet est tout aussi prometteur, puisqu'il relie nos plus grandes provinces par un service de transport ferroviaire de passagers du XXIe siècle, un service digne de notre nation.

En outre, il offre la possibilité de faire progresser la réconciliation d'une manière qui a échappé au Canada au cours des dernières générations.

J'espère que vous vous joindrez tous à nous dans cette aventure. Nous avons besoin de votre soutien, de vos idées et de votre expertise. En travaillant ensemble, nous pouvons accomplir quelque chose de très spécial.

Je vous remercie de votre attention. Si le temps le permet, je serais heureux de recevoir vos commentaires et vos questions.