

Chers congressistes,
Mesdames,
Messieurs,

Un mot d’abord pour remercier les organisateurs du congrès de m’avoir invité à partager avec vous les réflexions qui nous préoccupent chez VIA en matière d’environnement. J’en profite pour saluer également trois membres du conseil d’administration de VIA Rail Canada qui sont avec nous ce matin, messieurs Wendy King, David Hoff et Anthony Perl.

Je sais que la démarche de ce congrès s’inscrit dans l’objectif de faire de Vancouver, la première ville écologique d’Amérique du Nord. C’est un objectif ambitieux, mais c’est un objectif que je trouve parfaitement réalisable pour quelques bonnes raisons.

Parmi ces raisons, il y a bien sûr le contexte géographique et climatique exceptionnel qui vous entoure. La Colombie-Britannique en général, et la région de Vancouver en particulier, constituent encore aujourd’hui des milieux relativement sains, quand on fait la comparaison avec d’autres villes du continent, et c’est encore plus vrai à l’échelle de la planète.

Mais il n’y a pas que la géographie.

Il faut rêver un peu, et c’est ce que vous faites. Vancouver veut devenir la première ville écologique d’Amérique, et je vois que vous prenez les moyens pour y arriver, non seulement en posant plusieurs gestes concrets dans la ville, mais en prenant le temps d’enrichir la discussion et de consulter plusieurs experts. Le congrès qui s’amorce aujourd’hui en est une preuve éclatante et je vous en félicite.

Comme le sujet de mon exposé le précise, je vais vous parler aujourd’hui des choix que nous faisons, chez VIA Rail Canada, pour assurer un développement durable du train passager au Canada.

Dans un deuxième temps, et plus globalement, je vais tenter de répondre bien humblement à la grande question qui sous-tend la tenue de ce congrès, à savoir comment les villes peuvent transmettre leur vision d’une ville durable aux divers intervenants qui composent une collectivité. Mais avant, permettez-moi de vous donner un bref aperçu de VIA Rail Canada, histoire de savoir à qui vous avez affaire ce matin!

1. VIA en bref

Comme vous le savez, le Canada a pratiquement été fondé avec la construction du chemin de fer, et notre réseau ferroviaire a toujours fait partie des grands enjeux de développement de notre pays et des villes qui le composent.

Évidemment, chez VIA, notre histoire est plus récente, puisque nous existons depuis 33 ans seulement. C’est en effet en 1977 que le gouvernement du Canada créait une société d’État indépendante chargée de fournir aux Canadiens des services voyageurs d’un bout à l’autre

du continent. Le portrait de VIA n'est pas très compliqué. Nous exploitons un service de transport ferroviaire voyageur national d'un océan à l'autre.

Près de 500 de nos trains circulent chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voies. Pour vous donner une idée de l'ampleur du réseau, 12 500 kilomètres de voies, c'est presque trois fois la distance entre Vancouver et Honolulu! (4357 kilomètres)

Nous desservons près de 450 collectivités, et chaque année, c'est plus de 4 millions de voyageurs qui empruntent le train pour se déplacer, parfois sur de longues distances.

Nos revenus couvrent plus de 50% de nos coûts d'exploitation. Les subventions fédérales couvrent le reste.

Pour mieux vous illustrer le tout, considérez les faits suivants : certains de nos trajets couvrent près de 100 % de leurs coûts directs, comme c'est le cas dans le très achalandé corridor entre Québec et Windsor. À l'inverse, d'autres trajets, particulièrement ceux qui desservent les régions éloignées et dont nous détenons le mandat spécifique d'y opérer, couvrent une mince fraction de leurs coûts directs.

L'an dernier, nos trains ont parcouru au-dessus de 1,5 milliard de sièges-milles et ils ont atteint un indice de ponctualité de 83 %. Au grand dam de mon Chef de l'exploitation, je compte bien faire passer cet indice de 83 % à 100% au cours des prochaines années!

Les différents mandats de VIA

L'autre donnée pour bien comprendre VIA, c'est de savoir que nous répondons à différents mandats.

Ici, dans l'Ouest, par exemple, nous contribuons grandement à l'offre touristique.

Vous connaissez tous le légendaire train transcontinental *Le Canadien*, qui effectue son expédition trois fois par semaine, depuis Toronto vers Vancouver. Ce train traverse les magnifiques Rocheuses dans un parcours unique au monde. C'est un service que nous maintenons 365 jours par année, sous toutes les météos.

Nous assurons d'autres liaisons qui contribuent à l'essor touristique de l'Ouest canadien : je pense, entre autres, aux trains Winnipeg-Churchill, ou Victoria-Courtenay, ou encore, à la liaison Jasper-Prince Rupert.

Quant à l'Océan, le service de VIA entre Montréal et Halifax, il contribue à l'offre touristique dans les provinces Maritimes.

La présence de VIA à travers le pays, mais particulièrement ici dans l'Ouest, permet aussi à plusieurs communautés de bénéficier d'un service de transport fiable et sécuritaire.

Cette présence de VIA dans ces marchés touristiques favorise également plusieurs partenariats avec les offices de développement touristique des gouvernements et des municipalités, sans compter les nombreuses entreprises qui œuvrent dans ce marché, dont les hôteliers, les transporteurs maritimes et aériens, et bien d'autres.

VIA assure également des liaisons de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada. Dans l'Est du pays, nous le faisons dans ce que nous appelons le « corridor Québec-Ontario ».

Comme je l'ai souligné tantôt, ces différents mandats ne sont pas tous rentables. Comme entreprise de service public, nous avons l'obligation de servir certaines communautés éloignées. Par ailleurs, dans nos activités d'affaires, nous devons performer au même titre que l'entreprise privée. Et je dois vous dire nous y parvenons assez bien depuis quelques années.

Ainsi, au cours des 10 dernières années, quand on parle strictement du volet d'exploitation de VIA, nous avons réduit notre dépendance financière envers le gouvernement de 44 %, tout en augmentant nos ventes de 85 %.

Comme vous le voyez, nous sommes plutôt sur la bonne voie – pour prendre une expression assez courante chez nous!

Inutile de préciser que cette performance est directement attribuable au dévouement et à la compétence de nos employés. VIA emploie un peu plus de 3000 personnes qui travaillent à bord de nos trains, ainsi que dans quatre centres d'entretien, à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Et nous avons de bons employés! Si la formule peut vous sembler usée, elle n'en demeure pas moins tout à fait juste! Nos employés sont bien informés, dévoués et passionnés! Pas seulement à propos de leur travail, mais passionnés envers les voyageurs et le futur du transport ferroviaire voyageur. Il y a quelque chose de remarquable chez les gens qui travaillent chez VIA. Et oui, nous avons également plusieurs « fan du rail » dans nos rangs – je salue leurs efforts!

Venons-en maintenant au premier sujet de mon exposé, en vous expliquant rapidement les choix que nous faisons, chez VIA Rail Canada, pour assurer le développement durable du train passager au Canada.

2. Les choix de VIA pour un développement durable du train passager au Canada

Commençons d'abord par positionner le train passager dans la problématique plus large de l'environnement au Canada.

Pour vous faire une idée de cette première perspective, il faut d'abord savoir que tout le secteur du transport au Canada génère 27 % des émissions de gaz à effet de serre produites

dans tout le pays. En chiffres absolus, cela représente 200 000 kilotonnes par année, - en passant, c'est l'un des niveaux les plus élevés par habitant au monde.

Or, 84 % des émissions proviennent du transport routier. Toutefois, seulement 3 % des gaz à effet de serre au Canada sont attribuables aux services ferroviaires, marchandises et trains passagers confondus.

Ceci étant dit, ce n'est pas parce que « l'empreinte écologique » du train passager est plutôt faible que nous devons nous en satisfaire. C'est pourquoi nous sommes actifs sur ce front!

Vous allez me dire que ce n'est pas parce qu'on pollue moins qu'il faut se croiser les bras. Je suis parfaitement d'accord, et c'est pour cela que nous agissons.

En fait, nous seulement avons-nous développé de sérieuses préoccupations pour l'environnement chez VIA, mais nous avons intégré la préoccupation environnementale au cœur même de notre stratégie d'entreprise.

Le fait que l'environnement fasse partie intégrante de notre stratégie d'entreprise me semble assez significatif. C'est dire que l'environnement chez VIA n'est pas un dossier parmi les autres. C'est l'une des six priorités de l'entreprise. C'est un engagement officiel dont je dois répondre au conseil d'administration, au même titre que les résultats financiers ou le développement de l'organisation.

La stratégie environnementale de VIA

Cette stratégie environnementale s'articule autour de quatre axes. Premièrement, nous faisons beaucoup d'efforts pour réduire les impacts de nos opérations sur l'environnement. Deuxièmement, nous investissons dans plusieurs technologies écologiques. Troisièmement, nous faisons la promotion de pratiques vertes, et enfin, nous avons un rigoureux programme de gestion des risques environnementaux. Permettez-moi de revenir brièvement sur ces quatre ingrédients.

Nous l'avons constaté tantôt, nous ne sommes pas les plus grands pollueurs en ville. En fait, le train passager est largement reconnu comme l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Pourquoi?

Depuis les années 90, nous avons diminué notre consommation de carburant de plus de 25 % par voyageur-kilomètre, et nous avons diminué nos émissions de gaz à effet de serre de près de 19 %. Bref, tout notre matériel roulant remis à neuf inclut maintenant des systèmes de chauffage, de refroidissement, de ventilation et d'éclairage beaucoup plus moins énergivores qu'auparavant.

De plus, nous avons encouragé, depuis quelques années, la formation d'« équipes vertes VIA », qui sont composées d'employés volontaires, et qui font la promotion auprès des employés de pratiques sûres pour l'environnement, à l'échelle du pays.

Ces équipes ont contribué à la création et au lancement d'initiatives utiles, tels les programmes de réduction des déchets dans les bureaux et les installations de VIA, ou encore, un programme de recyclage du métal dont les profits ont été versés à une école locale.

Ces équipes vertes coordonnent également la participation de VIA à des événements visant à sensibiliser le public aux enjeux environnementaux, des événements comme la *Semaine de la réduction des déchets*, la journée *En ville, sans ma voiture!*, ou encore, le *Jour de la Terre*.

Ces mêmes équipes publient un « Bulletin vert » à l'intention des employés, une publication qui fournit des renseignements et des mises à jour sur les événements, les enjeux et les projets d'ordre environnemental.

Finalement, nous avons mis sur pied depuis 2004 un Système de gestion de l'environnement, lequel fournit une structure pour le suivi, l'évaluation et la communication de la performance environnementale. Ce système est continuellement mis à jour, et il fait l'objet de procédures annuelles de vérification interne.

Voilà qui vous donne, je pense bien, un aperçu schématique des choix que nous faisons, chez VIA Rail Canada, pour assurer le développement durable du train passager au Canada.

3. Communiquer la vision d'une ville durable à tous les intervenants de la collectivité

J'en viens maintenant à la question plus globale que pose votre congrès : comment les villes peuvent-elles transmettre leur vision d'une ville durable à tous les intervenants qui composent une collectivité.

Vous vous en doutez bien, je n'ai pas de réponse toute faite.

J'ai commencé mon allocution ce matin en disant que nous devons oser rêver. En tant que leaders participant à ce congrès, vous devez inspirer, mettre au défi et continuer à sensibiliser les intervenants politiques et sociaux à ces enjeux. Il est primordial que vous continuiez à faire des plans, à établir des politiques et à établir la base de nouvelles solutions, parce que c'est en grande partie dans les villes que se joue l'avenir de nos sociétés.

Le Canada vient d'agir comme président du *Forum international des transports 2010*, en Allemagne, en mai dernier, une rencontre qui s'intéressait à l'innovation dans les transports. Deux constatations universelles en sont ressorties :

UN : Partout dans le monde, le besoin des populations de se déplacer plus efficacement est en hausse. Comprenez, en sous-entendu, le besoin de trouver une alternative à l'automobile, aux bouchons de circulation dans plusieurs grandes villes, et ainsi de suite.

DEUX : De plus en plus de gens sont soucieux de la santé de la planète. Des gens qui, en matière de transport, veulent faire le bon choix, le « choix vert » dont je parlais tantôt.

Chez VIA, nous connaissons ces deux raisons. Nous savons que dans l'avenir, plus de gens vont prendre le train pour des raisons d'efficacité et de respect de l'environnement. Ce n'est pas pour rien que les indices de fréquentation du rail passagers sont en hausse partout dans le monde, et c'est aussi vrai pour le Canada.

L'an dernier, l'Association canadienne du transport urbain a réalisée l'an dernier auprès de 275 entreprises canadiennes toutes reliées au monde des transports, une étude connue sous le nom de *Vision 2040*. Cette étude nous ouvre plusieurs horizons. On y apprend, entre autres,

- que la population canadienne devrait passer de 33 millions à plus de 40 millions en 2040,
- que notre société sera devenue fort différente, on peut l'imaginer, avec des villes encore plus peuplées, une population vieillissante, une immigration encore très présente et des styles de vie en mutation,
- que les petites villes et les régions rurales verront encore une diminution de leurs populations,
- que la mobilité des personnes deviendra un enjeu majeur,
- que la congestion routière augmentera encore,
- que l'incertitude quant à l'avenir énergétique sera plus forte qu'aujourd'hui,
- que nous aurons fait des progrès importants en matière de protection de l'environnement, mais qu'il restera encore plusieurs défis importants à réaliser,
- que l'appui de la population augmentera envers les politiques et les pratiques durables,
- et que tout cela nous mènera à une société qui privilégiera les transports collectifs.

Vu sous cet angle, le train risque de devenir une alternative très appréciée du 21^e siècle. De fait, cette vision de 2040 laisse entrevoir une société plus vibrante aux valeurs collectives, plus axée sur le développement durable, plus ouverte à la vie communautaire et plus favorable aux transports en commun.

Inutile de mentionner que les projections de cette nature m'inspirent inmanquablement chaque matin lorsque j'arrive au bureau. Tout comme les Rocheuses sauront vous inspirer peu importe le nombre de fois que vous les avez admirées, créer et garder un système de transport ferroviaire voyageurs vigoureux pour des années à venir est inspirant non seulement pour moi, mais aussi pour toute l'équipe de VIA.

Bien sûr, nous devons procéder en continuant de mettre l'accent sur notre clientèle actuelle. Nous avons d'ailleurs déjà pris un certain nombre de mesures pour que nos clients puissent voyager plus facilement... et pour rendre les options de transport en commun plus attirantes; c'est là une solution gagnant-gagnant sur le plan de l'environnement, tant en ce qui concerne la congestion que les émissions.

Penchons-nous quelques instants sur la façon dont nous pourrions rendre les choses encore plus faciles, ou plus fluides. Par exemple, aujourd'hui, l'intermodalité, soit la manière dont les différents moyens de transport intervilles et urbains se complètent afin de permettre aux voyageurs de passer relativement commodément d'un mode de transport à l'autre, n'est pas encore très développée en Amérique du Nord par rapport à en Europe et en Asie.

Nous nous dirigeons néanmoins dans la bonne direction. Ainsi, il arrive parfois que des fournisseurs de services de transport se partagent des installations, comme c'est le cas dans les gares ferroviaires de Vancouver et de Québec; mais il n'existe pas d'entente selon laquelle chacun de ces fournisseurs peut vendre les billets de l'autre. Nous travaillons actuellement à apporter de grandes améliorations à ce chapitre!

Parfois aussi, l'infrastructure est distincte, les exploitants n'ont pas conclu d'entente, et pourtant les voyageurs utilisent les services de façon intermodale, en agençant les horaires eux-mêmes la plupart du temps et en se procurant leurs propres billets, en ayant ou non connaissance des différents transporteurs qui y sont rattachés.

Le cas de la gare de Vancouver me vient à l'esprit : bien des clients qui y arrivent prennent un autobus pour se rendre à un traversier les amenant à l'île de Vancouver. Et le MEILLEUR exemple qui existe peut-être aujourd'hui en Amérique du Nord est notre nouveau trajet Canada Line du train SkyTrain, qui assure le transport entre l'aéroport et le centre-ville. C'est là un service extrêmement pratique, que j'ai d'ailleurs essayé pendant mes déplacements pour me rendre ici. Vancouver et la Colombie-Britannique méritent des félicitations pour avoir fait progressé ainsi l'intermodalité.

Alors, quelles barrières empêchent encore la collaboration entre les transporteurs, et comment les franchir? L'intégration des billetteries, de la comptabilité et des horaires sont quelques aspects qui nous viennent à l'esprit.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, à VIA, nous abattons ce genre de barrières. Comment y parvenons-nous? En misant sur la puissance des technologies électroniques. En établissant des partenariats avec des transporteurs aériens étrangers et canadiens qui offriront des billetteries intégrées, rendant ainsi fluide le passage d'un transporteur à l'autre.

Bon nombre de ceux qui sont ici aujourd'hui voyagent beaucoup. Je suis certain que vous avez vos propres idées sur la façon dont les sociétés telles que VIA pourraient rendre l'ensemble des services de transport que vous utilisez encore plus efficaces, et bien plus simples aussi... et sur la façon dont nous pourrions faire fond sur cette amélioration pour que davantage de voyageurs optent en premier lieu pour le transport en commun. J'aimerais que vous me fassiez part de ces idées plus tard.

La réponse du gouvernement canadien à la problématique des transports dans le futur : les investissements en immobilisations

Le gouvernement canadien est bien conscient de ces enjeux. Depuis deux ans, c'est près d'un milliard de dollars qui a été investi dans le réseau du rail passagers au Canada. C'est une injection historique de capitaux, parce que le gouvernement n'avait jamais investi autant d'argent depuis notre fondation dans les années 70.

Je souligne d'ailleurs le rôle actif du ministère des Transports du Canada dans ces dossiers, particulièrement l'intérêt du ministre d'État Merrifield, député de l'Alberta. J'en profite aussi pour saluer l'honorable Chuck Strahl, notre nouveau ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en poste depuis le mois dernier.

Grâce à cet argent, nous pouvons maintenant compter sur des locomotives plus rapides, plus efficaces, plus fiables et moins énergivores. En fait, non seulement nos nouvelles locomotives respectent les standards environnementaux, elles les excèdent! Nous pourrions aussi offrir de nouvelles voitures passagères plus attrayantes et plus confortables.

En ce qui concerne les goulots d'étranglement, nous travaillons certaines de nos infrastructures afin de permettre une réduction de la congestion dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto.

Bref, ces investissements nous permettront d'augmenter notre capacité de mieux servir le public, avec des liaisons plus rapides, plus fréquentes. Nous travaillons également à la revitalisation des gares pour les rendre plus attrayantes et efficaces.

Nous sommes aussi très actifs du côté des technologies de l'information, afin de rendre nos voyages plus productifs. Nous débiterons bientôt la mise en place d'un nouveau système Internet sans-fil... ou WiFi... encore plus performant et robuste que le système actuel

Comme vous le voyez, nous préparons l'avenir du train voyageur avec enthousiasme. Nous ne sommes pas d'ailleurs les seuls : le président Obama compte lui aussi investir plusieurs milliards de dollars dans les infrastructures ferroviaires aux États-Unis, y compris la construction de quelques lignes réservées aux trains à grande vitesse.

Oser rêver à l'avenir, voilà ce que propose cette conférence !

Sur ce, je ne peux passer sous silence un sujet dont beaucoup de Canadiens parlent et sur lequel plusieurs se penchent, tant dans le centre du Canada qu'ici dans l'Ouest : un train à grande vitesse.

Laissez-moi faire quelques remarques sur ce sujet :

Premièrement, il est cependant important de savoir que, lorsqu'on parle de TGV, on parle d'un deuxième réseau ferroviaire uniquement dédié au TGV. Dans tous les pays qui exploitent ce type de train, les deux systèmes cohabitent, l'un et l'autre avec des vocations très spécifiques. C'est dire qu'un TGV ne remplacerait pas le réseau actuel, il viendrait plutôt s'y juxtaposer.

Deuxièmement, en tant que gestionnaire d'une société d'État, je ne suis pas du tout mandaté pour vous donner mon opinion sur la nécessité ou la faisabilité d'un TGV au Canada. C'est une décision qui se prendrait à un palier plus élevé; mais nous demeurons disponibles à fournir des avis ou du soutien. Je vous précise cependant que, chez VIA, nous sommes prêts et disposés à opérer un tel projet s'il se concrétise.

Conclusion

En conclusion, je pense qu'une politique de transport efficace et tournée vers l'avenir devrait avoir deux grandes qualités : être locale et être global!

Elle doit se mettre à l'écoute des besoins des villes, donc se donner la capacité de développer des réflexes très locaux pour répondre aux besoins locaux, tout en ne perdant pas de vue l'absolue nécessité de planifier globalement.

Une chose est certaine : toute collectivité qui voudra devenir première ville écologique d'Amérique doit considérer le train passager parmi ses partenaires.

Nous avons hâte de collaborer avec des Canadiens à travers le pays, incluant nos partenaires de l'Ouest du Canada, afin d'aider notre société à devenir plus « verte » et plus « durable ».

Je vous remercie de votre attention et je suis disponible pour répondre à vos questions.

-Fin de l'allocution-