



Notes d'allocution

Montréal, le 11 février 2013

MARC LALIBERTÉ, PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION
VIA RAIL CANADA
ALLOCUTION PRONONCÉE DEVANT LE CERCLE CANADIEN
LA VERSION PRONONCÉE FAIT FOI

**Changement, transformation, modernisation et collaboration
Le transport intégré des passagers au Canada et à Montréal**

***Change, transformation, modernization and collaboration
Intermodal passenger transportation in Canada and in Montreal***

Merci Monsieur Monet, président du Cercle canadien de Montréal pour ces bons mots,

Distingués invités de la table d'honneur,
Chers partenaires et collègues de VIA Rail,
Mesdames et messieurs,
Ladies and gentlemen, bonjour!

Je suis très heureux d'avoir été invité par le Cercle Canadien de Montréal à vous entretenir de VIA Rail. Je vais vous parler de changement, de transformation, de modernisation et de collaboration, dans toutes nos activités, à travers le Canada, et aussi, ici à Montréal.

De très nombreux Canadiens, comme plusieurs d'entre vous, voyagent à bord des trains de VIA Rail. Nos clients nous disent que l'expérience est non seulement agréable mais aussi très productive. En effet, l'une des grandes vertus de voyager avec VIA Rail est la possibilité d'y travailler de la première à la dernière minute, si vous le souhaitez bien sûr. C'est comme si vous étiez au bureau, grâce à notre nouveau Wi-Fi extrêmement performant. Et voilà un premier changement : changer la perception du temps qu'ont les voyageurs. Voyager en train, c'est utiliser son temps de façon productive, soit pour un repas, une conversation, une lecture, ou une recherche sur le web. Prochainement, vous pourrez même voir les nouvelles, des émissions télé et des films, sur l'écran de votre portable.

De plus, le train prolonge les vacances. À la différence d'autres moyens de transport, la magie du voyage s'installe dès que vous mettez le pied dans le train. C'est à ce moment-là que vos vacances commencent, au départ, et non pas à l'arrivée.

Voyager en train est aussi bon pour l'environnement. Voilà un deuxième changement : vous pouvez contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre associées à vos déplacements. Nous pouvons tous faire un choix vert.

VIA Rail was founded in 1977 when CN and CP transferred their passenger rail services to this newly formed Crown Corporation. So our roots date back to the origins of Canada itself. Passenger trains have played a vital role in our country's history. The railway companies helped to link Canadians together despite great distances and a challenging landscape. This is probably why VIA Rail's iconic train, the Canadian, that crosses Canada from Toronto to Vancouver, will be featured on Canada's new 10-dollar bill later this year.

Le 150^e anniversaire du Canada, le 375^e anniversaire de Montréal, et le 40^e anniversaire de VIA Rail, seront célébrés en 2017.

Ceci nous rappelle que les Canadiens s'attendent à ce que les trains voyageurs continuent d'être un élément important du développement socioéconomique et de la prospérité durable du Canada. Par contre, pour satisfaire à ces attentes, VIA Rail doit se transformer.

And transform itself, it will. The moment could not be better. Today, rail is experiencing a renaissance. Cities are implementing LRT systems. Metropolitan areas are expanding the reach of commuter rail service. And at VIA Rail, we are working at improving inter-city rail transportation. Like all of you in this room, the people of VIA strive to have a positive and meaningful impact on the lives of their fellow Canadians.

Chez VIA Rail, nous travaillons à faciliter une plus grande mobilité de nos concitoyens parce que nous croyons que l'on peut ainsi aider à dynamiser notre économie. Mais pour ce faire, cette mobilité accrue doit intégrer tous les modes de transport. Nous nous plaçons donc au cœur des enjeux de la mobilité des personnes, de concert avec les autres transporteurs de passagers, les différents paliers de gouvernement, et avec les collectivités que nous desservons.

There are 3 stages to our transformation. But first, let me review exactly what we do.

VIA Rail operates a network that stretches over 12,500 kilometers, twice the length of Canada itself.

Last year, close to 3.9 million passengers traveled on nearly 500 weekly trains serving 450 Canadian communities.

We serve three different markets: remote services to communities such as Churchill, Manitoba; White River, Ontario and Senneterre, Québec; long distance touristic services such as The Canadian that goes from Toronto to Vancouver over a 4-day journey, and the Ocean, from Montreal to Halifax that runs overnight; and, the Corridor from Quebec City to Windsor, Ontario. The Corridor accounts for over 90 percent of our passengers, and its busiest and growing segments are between Montreal, Ottawa and Toronto. Those segments account for more than 50 percent of all of VIA Rail's revenue.

Last year, total ticket revenue covered 54% of our costs. That means that Canadian taxpayers covered 46% of our costs in addition to funding our capital requirements.

But there is good news: on some routes, like Montreal, Ottawa and Toronto year-round and on the Canadian, during peak tourist season, ticket revenue almost covers costs. This is why our transformation strategy aims at realizing the full revenue potential of routes where market demand can sustain the cost of operation.

Et à l'extérieur des périodes de pointes, nos ajustements de fréquences sur les services de l'Océan et du Canadien ont contribué à augmenter leur taux d'occupation au cours du quatrième trimestre de 2012 à 67% comparativement à 58% pendant le même trimestre en 2011.

Examinons maintenant les 3 étapes de notre transformation. La première étape s'est amorcée en 2007 lorsque notre actionnaire, le Gouvernement du Canada, a initié la transformation de VIA Rail par un investissement de près d'un milliard de dollars pour améliorer la sécurité, moderniser les trains, étendre le réseau, construire et rénover des gares, et introduire de nouvelles technologies.

Entre Montréal, Ottawa et Toronto, nous avons investi plus de 400 millions de dollars pour construire des voies là où il y avait des goulots d'étranglement. Grâce à ces mises à niveau, le temps de parcours entre Montréal et Ottawa est désormais de moins de 2 heures; entre Ottawa et Toronto, moins de 4 heures ; et le trajet Montréal – Toronto, un peu plus de 4 heures et 30.

Nous avons aussi investi dans les gares : un nouveau salon Panorama à la gare Union de Toronto; des rénovations aux immeubles historiques des gares de Vancouver et Winnipeg; des nouvelles gares à Belleville et Windsor et de nouvelles installations à la gare d'Oshawa.

Une grande partie de ces travaux ont été réalisés grâce au soutien additionnel du Plan d'action économique du Canada destiné à aider le pays à se relever de la récession de 2008-2009. Nous sommes fiers d'avoir pu jouer notre rôle dans cette reprise.

Et comme je le mentionnais plus tôt, nous avons aussi investi dans la connectivité. Lorsque vous voyagez du point A au point B, vous êtes physiquement dans le train, mais vous êtes virtuellement n'importe où, où vous choisissez de vous trouver, au bureau en train de travailler, sur Facebook avec vos amis, ou au téléphone avec votre Valentine.

Voyager en train, c'est la connectivité dans la mobilité : c'est la liberté totale.

L'adoption de nouvelles technologies va de pair avec la modernisation de VIA Rail. Nous sommes finalement à l'ère des transactions par Internet, du billet électronique et de l'intégration de notre billetterie à celle de nos partenaires de transport intermodal. La mobilité et la connectivité de nos clients continueront de guider nos améliorations technologiques.

Le train est un choix plus vert. Mais c'est aussi, un élément d'une stratégie de développement économique durable. En effet, selon Environnement Canada, chaque train peut nous épargner la pollution émise par 180 automobiles. C'est pourquoi, nous avons investi dans la rénovation de nos locomotives, réduisant du même coup leur empreinte environnementale et nos coûts de diesel.

Finalement, l'accessibilité est une priorité pour VIA Rail. Grâce au financement reçu, les gares, les plateformes et les trains sont devenus plus accessibles en respectant les normes les plus élevées. Au Canada, aucun autre mode de transport inter-cité n'est plus accessible et abordable pour les Canadiens à mobilité réduite. Offrir un mode de transport accessible fait partie de ce qui fait de VIA Rail l'entreprise qui dessert TOUS les Canadiens.

In short, we invested 1 billion dollars to transform VIA Rail into a safer, faster, greener, more accessible, better connected service.

The second phase of VIA Rail's transformation started last year when we made several adjustments to our services by reducing the number of frequencies on some routes while adding frequencies on others. We also accelerated the implementation of our inter-modality strategy by signing several significant partnerships across Canada including with Montreal's Air Transat and Agence métropolitaine de transport.

Ces ajustements de fréquences ont été bénéfiques pour les voyages au départ ou à destination de Montréal. En effet, il est maintenant possible de se rendre faire des affaires à Québec et en revenir le même jour grâce à un train qui quitte Montréal à 6 h15 pour arriver à Ste-Foy juste avant 9 heures le matin. On peut ensuite quitter Ste-Foy à 15 h 25 pour un retour à Montréal à 18 h 13 heures. Et ce, avec le petit-déjeuner ou souper, et wi-fi à volonté, tout inclus.

Nous avons aussi ajouté des fréquences entre Montréal et Québec, et Montréal et Toronto, dont les temps de parcours sont plus courts tôt le matin et en fin de journée. Ces fréquences rendent l'aller-retour à Ottawa plus rapide et plus productif que prendre sa voiture. As for Montréal-Toronto, the express early morning and 5 pm departures in both cities make VIA Rail an ideal choice for an overnight trip.

En résumé, à partir de Montréal, il y a maintenant quotidiennement 9 départs pour Toronto, 7 pour Ottawa et 5 pour Québec.

Ces changements ont déjà commencé à porter fruits. En effet, au quatrième trimestre de 2012, l'achalandage sur ces trajets a augmenté de plus de 10% comparativement au même trimestre de 2011.

Now, what about inter-modality?

We believe that the efficient use of the transportation system lies in the development of intermodal partnerships between all modes of transport: commuter trains, motor coaches, car sharing companies and even airlines. We want to make door-to-door travel planning easier for customers with a one-stop shop approach.

Intermodality is about increasing the number of people taking all modes of transport, not choosing one mode at the expense of the other. Each one offers different time-distance benefits. An inter-city train like VIA Rail is the best mode of transport for travel distances of 160 to 800 kilometers.

Over the past 12 months in Ontario, Quebec, Alberta, British Columbia and New Brunswick, VIA Rail has entered into 15 such partnerships, be it with AMT, GO Transit in the Greater Toronto Area, airlines Air Transat and Royal Jordanian, Communauto in Québec City and VRTUCAR in Ottawa.

Take for example our intermodal partnership with Air Transat. It is growing the number of options available for travelers between Ottawa and London England, from 10 to 45 options, through a connection at Montreal's Dorval airport. Thanks to our partnership with GO Transit in Toronto, a Montrealer going to Barrie, Ontario can purchase her VIA and GO tickets on the VIA Rail website. On the site, both legs of the trip are synchronized to allow an easy connection at Toronto's Union

Station. And it's working. The number of travelers making connections between VIA Rail and Go Transit has more than doubled in 2012 over 2011.

Notre stratégie intermodale connaît déjà du succès. À chaque jour, plus de 160 voyageurs se procurent des billets intégrant les services de VIA Rail et de l'un de nos partenaires. C'est plus du double que l'année précédente.

Nous sommes aussi à transformer VIA Rail de l'intérieur. En 2010 et 2011, nous avons réduit de 30 millions de dollars notre déficit d'exploitation, excluant les coûts liés aux régimes de retraite, par la croissance des revenus et surtout, par l'amélioration de la productivité. En 2012, nous avons continué dans cette voie, comme vous verrez lorsque nous annoncerons nos résultats financiers.

At VIA Rail, we are committed to improving our financial situation and reducing our dependency on subsidies. At the same time, we make every effort to offer the best travel experience to our passengers. This brings me to the third stage of our transformation: the future of passenger rail transport in Canada. The challenge is this: how can we continue to modernize the national passenger rail system and develop its full economic potential, without adding to the burden of Canadian taxpayers?

The answer lies in making VIA Rail financially and commercially viable.

As Canadians, we may accept to subsidize passenger rail service to remote areas where there are limited alternative modes of transport.

But where there is market demand – like in the Corridor and on the long-distance routes in peak tourist season – VIA Rail services should rely less on subsidies and more on passenger revenues in order to cover its costs.

So how do we go about reducing our reliance on government funding? At the outset, let me be clear: government funding is key to the existence of a passenger rail service. Around the world, governments finance, completely or partially, their passenger rail service, as well as all their other modes of transport.

Therefore, the issue is not whether government should fund passenger train services. The issue is whether we can create a business plan that allows growth and improvements to be financed by different sources, not exclusively by the government.

Dans le monde entier, nous constatons un intérêt croissant dans les milieux financiers pour des investissements dans l'infrastructure liés au rail voyageurs. De grands fonds de retraite du Canada, TEACHERS et OMERS, ont récemment investi 3,4 milliards de dollars pour une concession de 30 ans relative à un tronçon de 109 km au Royaume-Uni entre Londres et le tunnel sous la Manche.

Ces investissements sont intéressants parce que les trains sont fréquents et rapides, et qu'ils ont redéfini le paradigme des voyages entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale, entre Londres et Paris.

Comment le même changement peut-il être rendu possible dans le corridor de transport le plus achalandé au Canada, soit Toronto - Ottawa – Montréal ?

Today, around the world, 30,000 km of passenger rail infrastructure is being planned or under construction. Approximately 50 countries have even invested in high speed passenger rail, including all G20 countries with the exception of Canada.

In the US, Amtrak's most profitable route is the Acela express serving the Boston-Washington corridor, at speeds of up to 240 km per hour.

A similar deployment may be possible in the Montreal-Ottawa-Toronto sector in order to reduce running times by another 45 minutes. This would mean making Montreal-Ottawa in just over 1 hour, Montreal-Toronto in 3 hours and 45 minutes and Ottawa-Toronto in 3 hours and 15 minutes. This could be "the tipping point" that will convince more people to leave their cars at home.

Carriers must see this change as a way to ensure the efficient and increasing use of all modes of transport. Combining the reduction of travel time with intermodality is what I like to call the 'New Deal' of passenger transport in Canada.

C'est ce qui m'amène à mon dernier point, la collaboration entre les forces vives du transport passagers ici même à Montréal.

VIA Rail a son siège social à Montréal depuis sa fondation en 1977. Elle y emploie près de 1,200 personnes soit, 47% de ses effectifs totaux, à la gare Centrale, à son siège social et à son centre d'entretien de Pointe St-Charles. D'ailleurs, ce centre célèbre son 30^{ième} anniversaire cette année. Aussi, VIA Rail dépense plus de 255 millions \$ annuellement dans la région de Montréal en salaires, taxes et achats. Et à cette contribution économique s'ajoute l'activité économique générée par les 1,5 million de passagers qui prennent ses trains, en partance ou à destination de Montréal.

Nous encourageons des centaines de causes et d'organismes communautaires locaux en leur offrant des crédit-voyages et nos employés donnent généreusement à la campagne annuelle de Centraide. Et chaque fois que le Canadien compte un but au Centre Bell, on fait le tour de la patinoire - on se réjouit que ça arrive souvent cette année!

Nous sommes une entreprise canadienne avec des racines profondes à Montréal. C'est pourquoi, nous nous permettons de proposer que le temps est venu de développer une stratégie concertée de mobilité accrue pour les Montréalais. C'est dans cette perspective que nous sommes heureux de participer au bureau des partenaires du Plan de mobilité de l'Ouest de Montréal sous le leadership de l'AMT et de Transport Québec. C'est en travaillant ensemble que nous pourrions nous assurer de mettre le voyageur montréalais ET le contribuable au centre de nos préoccupations. Car, ce que nous demandent les voyageurs et les contribuables, c'est de rendre l'utilisation de tous nos services de transport passagers simples, fluides, efficaces, agréables, abordables, accessibles et ce, en optimisant les investissements de nos organisations, de nos gouvernements et, de nos concitoyens.

Nous devons trouver les moyens d'intégrer nos billetteries afin de permettre aux Montréalais de prendre un Bixi pour se rendre au métro, qu'ils utilisent pour se rendre à une gare du centre-ville, pour prendre un train de l'AMT vers la banlieue ou de VIA Rail vers l'Ontario ou la Ville de Québec; ou pour prendre l'un ou l'autre pour se rendre à l'aéroport international à défaut de prendre la navette aéroportuaire.

Cette intégration virtuelle doit refléter une intégration réelle des trois services reliant le centre-ville à l'aéroport par la construction de voies dédiées au service de passagers, à partir du centre-ville.

Le réaménagement des échangeurs Dorval, Turcot, St-Pierre et Bonaventure crée une conjoncture parfaite pour une telle ambition. De plus, ici à Montréal, nous avons le CN, un opérateur ferroviaire de réputation internationale. La qualité des travaux réalisés par le CN pour VIA Rail au cours des dernières années, dans la région de Kingston, en témoigne.

Il nous appartient de prendre la décision de collaborer à cette réalisation. Ce faisant, la simplicité du transport passager deviendra un atout pour Montréal, pour sa croissance économique, pour une économie durable.

Il y a près de 150 ans, le train a uni le Canada, permettant à ses habitants d'y bâtir une société libre et prospère, riche en ressources.

Il est à espérer que lorsque le Canada célébrera ses 150 ans, un nouvel engouement pour le train nous laissera entrevoir les possibilités d'un Canada plus mobile, prospère et respectueux de l'environnement.

En conclusion, quelqu'un a déjà dit ce qui suit, et je le cite : « Le train sera le mode de transport du 21e siècle... s'il survit au 20e. »

Puisque VIA Rail a survécu au 20^e siècle, nous avons toutes les raisons de croire en notre avenir. J'espère que vous partagez cet optimisme.

Thank you very much. Merci beaucoup.