

**Le train à grande fréquence :  
une destination où la fréquence et la vitesse se côtoient**

**Vincent Robitaille**

**Sous-ministre adjoint – Train à grande fréquence  
Transport Canada**

**au**

**Forum stratégique sur les infrastructures de transport  
de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain**

**Le 24 avril 2023**

**Montréal, Québec**

**Seule la version prononcée fait foi**

D'entrée de jeu, j'aimerais remercier la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et son président, Michel Leblanc, de m'avoir donné l'opportunité de m'adresser à vous pour vous parler d'un projet d'infrastructure qui changera la façon de se déplacer dans le corridor le plus peuplé du Canada.

Merci également à vous tous pour votre intérêt envers le projet de train à grande fréquence. Nous le voyons sur le terrain, les réactions sont positives, les gens attendent le projet et ils ont hâte de prendre le train.

Rappelons que le TGF sera un service ferroviaire sur plus de 1000 km reliant Toronto, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec. Il sera fréquent, fiable et rapide sur des voies réservées, créant une alternative solide aux voitures et aux avions. Les arguments en sa faveur sont convaincants et c'est ce *momentum* que nous voulons maintenir.

- C'est bon pour le climat.
- C'est bon pour les passagers.
- C'est bon pour les communautés desservies.
- C'est bon pour les entreprises.

C'est un projet dont le moment est venu de le réaliser.

C'est aussi un grand défi. Les grands projets d'infrastructure sont complexes et le TGF ne fera pas exception à la règle.

Mais permettez-moi d'aborder le projet sous 4 aspects : la fréquence et la vitesse, l'engagement, la fiabilité et la gouvernance.

#### Fréquence et vitesse

Vous avez probablement tous la même question en tête : TGF ou TGV? Fréquence ou vitesse ?  
« Pourquoi pas les deux »!

Vous le savez probablement, nous sommes au cœur du processus d'approvisionnement avec la phase de demande de qualification qui se termine aujourd'hui-même. L'un des critères de cette phase de conception est la vitesse. Le ministre Alghabra l'a dit clairement, les partenaires privés sont encouragés à présenter leur vision dans ce processus et de prévoir des segments rapides, supérieurs à 200 km/h, lorsque cela se justifie d'un point de vue financier et opérationnel. Mais l'objectif est de gagner du temps, pas d'atteindre de la vitesse pour le plaisir de la vitesse.

Plusieurs pays du monde, tels l'Allemagne, l'Italie ainsi que les États-Unis, combinent des segments de parcours à grande vitesse à des segments de 160 et 200 km/h dans le but de réaliser des temps de parcours attrayants tout en faisant une gestion rigoureuse des fonds publics.

À la vitesse, nous rattachons la fréquence, donc davantage de départs pour rejoindre les villes sur le tracé. Aujourd'hui, 19 trains partent de Montréal pour Québec, Ottawa et Toronto. Peu de gens le savent, mais les trains de VIA Rail sont aujourd'hui plus achalandés que jamais. Nous avons besoin de beaucoup plus de trains qui partent de Montréal.

Notre objectif est de tripler le nombre de passagers à bord des trains au cours des 20 premières années de service. À quoi cela ressemblera-t-il ?

Lorsque le TGF entrera en service, on parlera de 15 trains par jour de Montréal à Toronto, 12 trains par jour de Montréal à Ottawa, et 10 trains par jour de Montréal à Québec. Si vous suivez bien, cela représente 37 départs de Montréal, tous les jours. Ajoutez maintenant les trains qui partent d'Ottawa à destination de Toronto - 15 autres trains par jour - et vous obtenez 52 trains. Et 52 autres en direction inverse. Cela fera 104 trains ! C'est ce que nous entendons par fréquence ! Vous ne pourrez plus jamais dire: "J'ai raté le train !"

Il existe de nombreuses autres façons de gagner du temps en plus d'accélérer. Par exemple, pourquoi faire la queue pour monter à bord d'un train ? Pourquoi ne pas élargir le quai pour que tout le monde puisse monter et descendre en même temps ? Pourquoi ne pas avoir une meilleure connexion de porte à porte sans clé en intégrant mieux les transports en commun et en offrant une tarification combinée?

En plus, c'est une erreur de simplement comparer 2 heures à bord d'un train à 2 heures en voiture. En voiture, on doit conduire, être attentif et suivre le trafic. En train, nous pouvons relaxer, manger, regarder un film, et même travailler. En train, on peut créer du temps pour soi!

En sommes, nous n'avons pas uniquement besoin d'une vitesse plus élevée, nous avons besoin d'une expérience-voyageur et d'un temps de parcours plus rapide.

### Engagement

Et c'est ce que nous entendons aussi sur le terrain. C'est ce que vous nous dites lors de nos rencontres. Plusieurs parties prenantes, provenant de différents milieux, ont déjà été rencontrées. Grâce à ces leaders dans les villes et régions présentes sur le corridor du TGF, notre équipe est en mesure de recueillir un maximum d'informations afin de mieux comprendre les besoins, planifier le service et atténuer les éventuels impacts. Il va de soi que nous poursuivrons les échanges en continu avec des chambres de commerce comme la vôtre, des organismes de mobilité durable, des groupes environnementaux ou des communautés autochtones ainsi qu'avec les représentants de tous les paliers gouvernementaux.

### Fiabilité

Cela m'amène au thème de la fiabilité. Avec un projet de plus de 1000 km de voies ferrées, dont plus de 90% de voies dédiées et électrifiées, il sera possible d'être maîtres de nos horaires, d'offrir des départs fréquents et de diminuer les temps de parcours entre les différentes gares. En étant propriétaire d'une vaste majorité du réseau, les trains de passagers n'auront plus à

céder le passage aux trains de marchandises et les horaires seront davantage respectés. VIA Rail l'a démontré, lorsque les voies lui appartiennent, elle peut atteindre un taux de ponctualité de 95 %. Ainsi, le ferroviaire sera une alternative efficace à la voiture et à l'avion pour des déplacements, à l'heure, de centre-ville à centre-ville.

### Gouvernance

Prenez donc un moment pour réfléchir à la manière dont nous pouvons y parvenir. Un réseau ferroviaire qui offre des déplacements plus rapides, de meilleurs horaires, de meilleurs avantages pour la collectivité et ponctuel.

Un tel projet mobilise une grande équipe de professionnels et d'experts. J'aime utiliser l'image que le train est sorti de gare, que nous sommes en mouvement et les exemples en appui ne manquent pas.

Un exemple d'action concrète est la création de la filiale, VIA TGF, responsable de signer et gérer le contrat avec le partenaire privé pour la fourniture et l'exploitation du service. Le siège social de VIA TGF se trouve ici, à Montréal.

Les trois premiers membres au conseil d'administration ont été nommés, dont Marie José Nadeau, figure bien connue de la communauté d'affaires montréalaise, en raison de son rôle prépondérant chez Hydro-Québec pendant de nombreuses années. Et prochainement, un PDG permanent sera nommé.

Ajoutez à cela le fait que le gouvernement conclura plus tard dans la journée une autre étape dans son processus avec la fermeture de la demande de qualification. Cette étape du processus d'approvisionnement a suscité beaucoup d'intérêt. Nous avons eu plus de 400 participants canadiens et internationaux à notre session d'information sur la demande de qualification plus tôt cette année.

Bientôt, jusqu'à trois équipes seront qualifiées et invitées à proposer leurs visions et leurs plans en vue de construire un meilleur réseau ferroviaire interurbain de passagers. L'année prochaine, nous sélectionnerons la meilleure d'entre elles et nous nous mettrons au travail. Ce travail consiste à concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le nouveau chemin de fer pour passagers.

Bref, l'ensemble de ces étapes cruciales de notre projet nous amènera à une mise en service au début de la décennie 2030.

D'ici là, nous continuerons de bâtir sur ce momentum que nous avons créé. Ce momentum sur lequel tout le monde s'entend. Celui qui dit qu'il est temps de se doter d'un service ferroviaire plus fiable, plus fréquent et plus rapide. Et comment nous y arriverons ?

Nous y arriverons en combinant notre expertise à celle d'un partenaire privé reconnu mondialement.

Nous y arriverons en continuant d'être à l'écoute de l'ensemble des communautés sur et autour du corridor.

Nous y arriverons en gardant le cap sur les objectifs de carboneutralité.

Nous y arriverons en impliquant au maximum les communautés autochtones dans une optique de collaboration et de partenariat, au bénéfice de tous et chacun.

Nous y arriverons en faisant preuve de rigueur et d'engagement envers les contribuables. Nous réaliserons le projet en protégeant l'intérêt des contribuables car nous avons cette responsabilité collective de mener à bien ce projet qui aurait dû être réalisé il y a de cela une génération.

Nous y arriverons parce que c'est le projet que notre génération léguera à la suivante.

Nous y arriverons... parce que nous y croyons.

Je vous remercie de votre attention.

Je serais heureux de recevoir vos questions.