

# **Commentaires**

à

# **Alto**

**Consultation Publique**  
**Réseau de train à grande vitesse Québec-Toronto**

**Jean-Francois Mezei**  
**[jfmezei@vaxination.ca](mailto:jfmezei@vaxination.ca)**  
**Montréal, Québec**  
**24 Avril 2026**

# Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>Structure PPP .....</b>	<b>4</b>
Aspect général .....	4
Cadence .....	5
CDPQ.....	5
SNCF Voyageurs.....	5
Kéolis.....	6
SNC Lavalin .....	6
SYSTRA .....	6
Air Canada.....	6
<b>Le ferroviaire au Canada.....</b>	<b>7</b>
<b>Trajet .....</b>	<b>8</b>
Peterborough et Trois Rivières.....	8
Québec .....	8
Montréal .....	8
Ottawa .....	8
Toronto .....	9
Montréal-Toronto via Ottawa .....	10
<b>Gare Centrale Montréal .....</b>	<b>11</b>
Reprise de contrôle .....	11
Restaurer accès ferroviaire de la Gare Centrale .....	12
<b>Secteur Rural / Agricole.....</b>	<b>14</b>
<b>Équipements et standards.....</b>	<b>15</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>16</b>

## **Introduction**

1. Je suis qu'un individu qui a été passionné du train depuis un jeune âge. J'ai vu la formation de VIA Rail, les problèmes lors de l'introduction du LRC, les grandes coupures incluant le service transcontinental. Je supporte une augmentation par l'addition d'un train haute vitesse, mais pas aux dépens du service de VIA Rail, et recommande que ce service soit opéré par Via Rail et non un consortium à but profitable. Il suffit de virer le mandat de VIA, couramment en mode d'auto destruction vers un mode de croissance.
2. Dès son début, le projet de train à grande fréquence/vitesse fut présenté comme un projet sans issue mais permettant aux politiciens de faire de belles annonces devant médias. La popularité a forcé ces mêmes politiciens de se pencher que la haute vitesse et de prétendre que le projet vas de l'avant. Sans jamais avoir discuté du cas de Montréal dont l'accès ferroviaire de Trois Rivières (ville mandaté politiquement) fut coupé pas la CDPQ.
3. Puisque la requête pour propositions ne fut pas rendue publique, on ne peut pas commenter sur le mandat inconnu. Ces commentaires assument qu'il y a une réelle volonté politique de dégeler les milliards nécessaires pour la construction d'un tel projet.
4. Il est à noter que la cogitation sur ce projet a déjà pris plus de temps que la construction du chemin de fer transcontinental terminé en 1885. Donc il est normal que l'on doute de la détermination des politiciens d'aller de l'avant et de débloquer le capital pour une construction rapide.
5. Ce projet manque de crédibilité car il est présenté comme une promesse politique sans ingénierie. Par exemple, le refus de divulguer les endroits possibles pour le pont traversant la rivière des Outaouais amplifie la perception que ce n'est qu'une autre étude politique qui ira sur une tablette sans action comme toutes les études précédentes depuis le début des années 1980s. À ce stade-ci des contraintes fixes comme l'emplacement d'un pont auraient déjà dû être définies pour permettre l'avancement du travail à partir de ces points fixes.

### Aspect général

6. Un train haute vitesse est un service. Dans le contexte actuel du cataclysme climatique, la livraison rapide d'un service opérationnel est la priorité pour réduire émissions de carbone. Ce service, comme celui des trains existants ne doit pas avoir comme but premier d'être profitable mais bien de transporter passagers avec confort et éliminations d'émissions de carbone. L'octroi à un consortium commercial sous entend des profits dès le début, donc prix de billets trop élevés pour attirer clientèle.
7. C'est le début rapide du service qui compte et non l'opportunité de faire des conférences de presse et de donner de grandes subventions à des compagnies amies du gouvernement.
8. Les projets PPP de transport au Canada ont presque tous été jugés comme un échec (LRT d'Ottawa, la ligne Eglinton/Finch et même le REM à Montréal car la structure a été spécifiquement conçue pour isoler le gouvernement des problèmes et solutions possibles à cause d'une mur contractuel séparant le gouvernement du contracteur principal, ainsi qu'un autre mur séparant le contracteur principal aux contracteurs qui font le vrai travail. Ceci pour rendu très publique durant les audiences sur les problèmes du projet de LRT d'Ottawa.
9. Lorsque le contracteur est payé à chaque franchissement d'étape, celui-ci n'au aucune motivation de trouver problèmes à l'avance car ceci résulterait en délai de paiements. Par exemple, RTG n'a pas testé l'opération de portes avec des vrais passagers humains et fonctionnalités dans la neige car pas spécifiés dans contrat, donc ce n'est qu'après la livraison que ces problèmes sont survenus.
10. La moitié de la flotte d'Ottawa reste indisponible car les spécifications imposées par le maire Watson dans le contrat requièrent des performances de métro pour des tramways qui n'ont jamais eu de telles performances. Alstom ne veut pas trouver un solution permanente car cela briserait le contrat car ceci abaisserait la performance stipulée dans le contrat de Watson. La ville d'Ottawa ne peut pas changer le contrat pour enlever ces exigences impossibles à atteindre.
11. Ces contrat PPP empêchent la flexibilité d'ajuster les modalités durant les phases de construction et opération pour éviter/réparer problèmes qui surviennent. Si le contrat ne spécifie pas d'éléments chauffants sur la caténaire et les mesures anti-verglas prises par le contracteur sont insuffisantes, le gouvernement ne peut pas modifier le contrat pour imposer l'installation d'éléments chauffants.
12. Un service pas fiable ramènera les passagers à l'auto et l'avion (VIA sera déjà morte, donc pas une option).

### Cadence

#### CDPQ

13. La CDPQ devrait être considérée comme un acteur hostile au transport en commun. Non elle s'est accaparé du tunnel Mont Royal sans que cela ne soit nécessaire car un trajet plus direct vers aéroport lui était disponible et ensuite demandé un financement du fédéral qui est venu avec une promesse faite au Ministre Garneau de laisser passer les trains haute vitesse, une promesse qui est maintenant abandonnée, coûtant au projet des milliards pour construire un autre tunnel. Elle s'es aussi accaparée de toutes les voies ferrées à la Gare Centrale, condamnant les voies 5-6, 7-8, 9-10 et 11-12 quand elle n'a de besoins de que 2 voies. (Ceci lui a permis de ne pas louer d'espace au niveau principal de Cominar.)
14. De plus, contrôlant toutes les voies, elle au retardé le redémarrage du train d'Amtrak Adirondack refusant initialement d'honorer le contrat entre Amtrak et l'ancien propriétaire (CN)<sup>1</sup>.
15. La CDPQ a un investissement passif dans Eurostar, compagnie accusée de monopole avec billets trop dispendieux. Elle a 30% des actions de Kéolis et Groupe SNCF en a 70%. La CDPQ est le plus grand actionnaire d'Alstom avec 17.9%, donc doit être considérée comme était biaisée quand viendra la sélection de matériel roulant.

#### SNCF Voyageurs

16. SNCF Voyageurs n'est qu'un opérateur de trains. L'expertise pour un réseau à haute vitesse réside dans SNCF Réseau, une filiale fonctionnellement séparée et isolée. Voyageurs peut opérer des trains hors territoire que lorsque cette opération lui sera rentable pour aider à contribuer a l'entretien des voies en France. Donc les sommes élevées que les Canadiens devront payer pour un billet de train iront en partie à l'entretien des voies ferrées en France. Lorsque «Voyageurs» opère des trains hors territoire, c'est dans un contexte où une compétition existe (eg: en Espagne, compétition contre Renfe). Au Canada elle s'attend à un monopole et la mort de Via dans le corridor.
17. Bien que SNCF Voyageurs pourra conceptuellement contribuer à un achat de trains qu'elle opérerait, il est douteux quelle serait légalement permise d'investir dans des voies au Canada.

---

1 Amtrak: Report on Amtrak Cross Border Operations November 15, 2022  
[https://trainsinthevalley.org/wp-content/uploads/2023/07/2022\\_11\\_15-Report-on-Amtrak-Cross-Border-Operations.pdf](https://trainsinthevalley.org/wp-content/uploads/2023/07/2022_11_15-Report-on-Amtrak-Cross-Border-Operations.pdf)

## **Structure PPP (cont)**

### *Kéolis*

18. Kéolis est propriété à 70% du groupe SNCF et 30% de la CDPQ et n'apporte pas d'expertise de train à haute vitesse. Dans certain marchés en France, Kéolis fait concurrence avec son propriétaire SCNF Voyageurs. Les profits faits par Kéolis pour déposer l'étude de 10 pages au terme de ce contrat de consultation de \$4 milliards iront au groupe SNCF et à la CDPQ.

### *SNC Lavalin*

19. Se cachant sous le nom AtkinsRéalis à cause de sa mauvaise réputation, cette compagnie peut bien avoir des connexions avec le parti au pouvoir, mais n'a pas de réputation pour livrer des systèmes de transport fiables. Durant études sur les problèmes du LRT d'Ottawa, il fut révélé que Alstom ne fut pas capable de débiter tests de ses véhicules car les voies n'avaient pas été installées avec écartement standard de 1435mm. Et on s'attend à ce que SNC Lavalin ait l'expertise de poser des voies avec précision suffisante pour permettre vitesse de 300kmh sans déraillements qu'il fasse +30° ou -30° ?

### *SYSTRA*

20. SYSTRA est une compagnie de consultation qui a une expertise comme consultants. Elle est 20% propriété du groupe SNCF. Si le but du projet avait été de livrer un vrai service, cette compagnie aurait été engagée comme consultants par VIA Rail Canada pour aider à élaborer le projet.

### *Air Canada*

21. L'entrée tardive d'Air Canada dans le consortium laisse présager son intention d'aider le gouvernement à abandonner le projet. Le refus d'Alto de se commettre à servir les centre villes de Québec, Montréal, Ottawa et Toronto, mais avec un tracé préalable qui confirme le non-service aux aéroports à Montréal ou Toronto met en question les intentions de cette compagnie aérienne si le service de train n'amène pas de voyageurs sur ses vols d'avion. La seule expertise qu'Air Canada contribue est son habilité de générer des prix aléatoires avec son système «yield management». Puisque SNCF Voyageurs et même VIA Rail ont déjà des générateurs de prix aléatoires, Air Canada n'apporte aucune expertise nouvelle au projet. Air Canada est aussi connue pour rendre le voyage en coach le plus désagréable possible. Donc pas un attrait désirable pour un service ferroviaire qui a pour d'attirer passagers qui autrement prendraient l'avion.

## **Le ferroviaire au Canada**

22. Lorsque le TGV fut inauguré en 1981, il n'y avait que le tronçon entre Saint Florentin et Sathonay qui avait une ligne "LGV", Quelques 130km entre Paris et Saint Florentin effectués sur ligne conventionnelle et 10km entre Sathonay et Lyon. Ceci fut possible car un réseau conventionnel déjà électrifié permettait aux TGV d'effectuer le «last mile» jusqu'aux gares au centre ville. Au fil du temps, les lignes LGV se sont rapprochées du centre ville.
23. Ceci est impossible au Canada car les compagnies CN et CPKC sont développées une dépendance malsaine au diesel et carrément opposés à l'électrification qui ne permet pas le transport de conteneurs à double empilement ou des autos à triple empilement. Donc il y a le défi supplémentaire de construire lignes électrifiées jusqu'au centre ville dès le début.
24. Durant les années 1970s, le CN n'avait aucun problème à opérer le Turbo entre Montréal et Toronto en 03:59, et ce, malgré une limite imposée de vitesse de 155kmh. Une des raisons que ceci n'est plus possible est l'abandon des voies entre Sudbury/Capreol et Ottawa, forçant le fret de l'ouest Canadien de faire le détour via Toronto pour rejoindre Montréal et les Maritimes. L'augmentation du volume de trains fret sur la «Kingston sub» rend plus difficile d'octroyer un sillon sans ralentissements aux trains de VIA.
25. Lorsque le gouvernement annulera le projet Alto, une solution palliative serait de reconstruire les voies entre Sudbury et Ottawa-Montréal et offrir un accès ouvert au CN et CPKC, permettant de réduire le trafic sur la Kingston sub et de sauver VIA Rail. Une voie partagée entre CN and CPKC sera viable là où une voie pour chacune ne l'était pas. L'achat du "Belleville sub" de CPKC entre Toronto et Brighton, et son dédoublement de voies et mise à jour pour aussi la rendre en «open access» réduirait le trafic de fret sur la «Kingston sub» qu'aux livraisons locales et permettrait son électrification car les livraisons locales n'ont pas besoin de conteneurs à double empilement. On pourrait concevoir le rachat de la «Belleville Sub» jusqu'à Smith Falls et Winchester jusqu'à Dorion pour libérer la «Kingston Sub» pour permettre son électrification.
26. Il est important de noter que lors de la reconstruction de l'échangeur Turcot, l'espace réservé aux voies ferrées sous les ponts inclue 2 voies qui étaient destinées à un lien électrifié entre la gare centrale et l'aéroport à Dorval. Pour des raisons personnelles, la CDPQ a refusé d'utiliser ce droit de passage beaucoup plus simple. Cet espace est donc disponible pour un train à haute vitesse qui éviterait le long détour vers le nord.

## ***Peterborough et Trois Rivières***

27. Ces deux ville ne sont que des promesse électorales qui ont été émises alors que le gouvernement n'avait aucune intention de livrer un nouveau service. Le gouvernement était déjà au courant que la CDPQ rendrait impossible l'accès à la Gare Centrale pour un train en provenance du Trois Rivières. Peterborough pourrait être desservi par VIA rail demain si il y avait eu volonté de libérer un vrai budget. En ce moment, avec la perte du tunnel Mont Royal, Québec-Trois-Rivières-Montréal doit terminer à l'abri EXO Lucien l'Allier. Avant les grandes coupures, VIA avait trouvé moyen d'utiliser le tunnel et Gare Centrale pour cette liaison (loco électrique pour remonter le train de Gare Centrale vers Mont Royal, et utilisation d'inertie pour descendre vers Gare Centrale) Il y avait rampe entre les voies du CP et CN à l'Accadie (maintenant un stationnement Home Dépot).

## ***Québec***

28. La Gare du Palais fut sauvée et totalement rénovée dans les années 1980, avec de nouvelles plates-formes élevés modernes. Son abandon serait une erreur grave. Arrêter les trains à Ste Foy couperait l'attrait du train, surtout pour les touristes. Le défi de relier les voies entre Allenby et le port/Gare du Palais avec voies électrifiées doit être surmonté. Un train qui arrête en banlieue et auquel on doit ajouter une demi-heure de trajet en transport en commun ne vaut pas la peine.

## ***Montréal***

29. voir chapitre du Gare Centrale

## ***Ottawa***

30. Le refus d'Alto de confirmer l'utilisation de la gare de VIA sur Tremblay augmente les doutes qu'il y a intention d'aller de l'avant avec ce projet. Creuser un tunnel sous la rivière Rideau et le long du canal Rideau pour rejoindre le sous-sol de l'ancienne gare Union devrait être un projet séparé. À moins évidemment que le but soit de monter la facture assez haute pour s'assurer que le projet soit abandonné au complet.

### Toronto

31. Le refus d'Alto de confirmer l'utilisation de la gare Union au centre-ville est surprenant, sauf lorsque on pense que ce projet a comme seul but de donner des opportunités de faire des conférence de presse pour politiciens sans jamais livrer de nouveau service et tout en laissant VIA mourir.
32. Les grands projets de Metrolinx stagnent. Ceci inclue électrification des lignes jusqu'à Oshawa, signalisation ETCS2, élimination de passages à niveau, et si VIA/Alto contribue, ajout d'une troisième voie entre Durham Jct (Pickering) et Guildwood. Il y a aussi la reconstruction du Union Station Rail Corridor. Cette stagnation de projet s'évaporerà dès que Alto/VIA signale qu'elle a les \$\$\$ pour contribuer et donne un sens de priorité aux projet de Metrolinx.
33. Le manque d'action publique d'Alto à ce sujet réduit la crédibilité du projet. Alto aurait put annoncer des discussions préliminaires avec Metrolinx sur l'utilisation des ses voies soit sur le Kingston ou Bala au lieu de dire que l'option de terminer trains ailleurs est étudiée.

### Montréal-Toronto via Ottawa

34. Tous les pays avec un réseau haute vitesse ont débuté avec une ligne de point à point. (eg Paris-Lyon). Chaque tracé doit être optimisé pour pouvoir gagner des passager de l'avion et auto. Un projet entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto avec des arrêts politiques risque de rendre les trajet plus long que nécessaire pour la seule raison que les politiciens on voulu faire de grandes annonces d'un projet grandiose à un moment où ils n'avaient aucune intention de livrer quoi que se soit.
35. Un Montréal-Ottawa qui fait un détour via St-Thérèse au nord gagnera-t-il du temps sur le trajet de VIA actuel (assumant pas de ralentissement de fret)? Est-ce que Montréal Toronto qui passe par Ste-Thérèse et Ottawa sera compétitif? Ou est-ce que cela n'aura aucune conséquence car il n'y a aucune intention d'aller de l'avant avec ce projet?
36. Un train qui fait Montréal-Ottawa Toronto arrêtera pendant combien de temps à Ottawa pour débarquer la moitié des passagers et d'embarquer ceux qui font Ottawa-Toronto? Si cela ajoute une demi heure, alors vaut-il la peine d'offrir Montréal Toronto? Si toutes les places sont prises par passagers qui font Montréal-Ottawa, alors un passager voulant Montréal Toronto ne pourra pas acheter de billet.
37. **Montréal-Toronto, Montréal-Ottawa et Ottawa-Toronto devraient être des lignes séparées et optimisées pour leur trajet respectif.** Leur séparation assure la capacité adéquate et temps de parcours compétitif. Le compromis politique/économique de ne bâtir qu'une seule route qui arrête partout, incluant les arrêts politiques risque de rendre ce service peu attrayant.
38. Comme les (anciens) passagers de VIA le savent, depuis que VIA a combiné Québec Montréal à Montréal-Ottawa, le manque de fiabilité de Montréal Ottawa a grandement augmenté. Chaque train entre Québec et Montréal qui a un retard se traduit un a plus grand retard entre Montréal et Ottawa. (le train ayant perdu son sillon prévu par le CN entre Montréal et Coteau du Lac a une priorité encore plus basse envers les trains de fret).
39. Votre Québec-Toronto aura toujours du retard et le manque de fiabilité ruinera l'image du train. L'architecture du réseau doit diminuer l'impact d'un retard au lieu de l'augmenter.
40. Les plaintes de Kingston ne sont pas assez fortes. Non seulement n'auront-ils pas de service haute vitesse, mais perdront le service VIA actuel, avec VIA vouée à l'extinction depuis 2020 incluant cannibalisation et réduction de sa flotte et la non restauration des fréquences pre-2020. Il est clair que le gouvernement n'a aucune intention de remettre VIA en santé.

## Reprise de contrôle

41. La Gare Centrale est une gare ferroviaire, qui, grâce à la CDPQ a perdu sa vocation et capacité ferroviaire. Le plancher principal est contrôlé par Cominar (activité de centre d'achat) tandis que toutes les voies de 5 à 23 sont maintenant propriété de CDPQ, ainsi que les voies élevées entre Wellington et la gare.)
42. Au tout début du projet, CDPQ avait dit que le REM emprunterait les voies les plus à l'ouest (5-6) sous ce qui était auparavant le Staples (maintenant Meubles RD).
43. Au lieu de louer cet espace de Cominar pour un accès au plancher principal, CDPQ a décidé d'utiliser les voies 9-12 pour non seulement avoir une grande plate-forme centrale mais aussi billetterie et kiosque de service clientèle. Résultat: CDPQ a réduit la capacité ferroviaire de la Gare Centrale en coupant l'accès aux voies 5 à 12. (8 des 19 voies) (en plus de détruire le tunnel ferroviaire qui était clé au service via Trois Rivières).
44. Et comme mentionné auparavant, la CDPQ fut hostile envers Amtrak et j'imagine VIA rail qui reste silencieuse car VIA ne fait qu'attendre sa mort. Le rapport d'Amtrak fut rendu au Congrès Américain et dissimulé depuis.
45. **Recommandation:** VIA Rail Canada achète l'édifice de la Gare Centrale de Cominar, ainsi que toutes les voies sous la gare de la CDPQ. Les espaces commerciaux sous le Reine Elizabeth, 800 et 700 René Lévesque et 1100 Robert Bourassa restent à Cominar. L'achat doit inclure les voies élevées entre la gare et la rue Wellington afin d'exclure la CDPQ de toute interférence contre le service ferroviaire. Une gare importante ne doit pas avoir plusieurs propriétaires qui n'ont aucune motivation d'opérer le complexe comme un gare ferroviaire.
46. Une autre option serait d'abandonner la gare Centrale, et d'acheter l'ancienne Gare Windsor, remettre les Canadiens au Forum sur Ste Catherine et ramener les trains à la gare Windsor. Ceci offrirait une capacité suffisante et de la, aurait accès aux voies menant à St-Martin vers Trois Rivières et Québec et vers Ottawa/Toronto, incluant arrêt à Dorval. Ceci renverserait les bêtises des années 1990s similaires à la destruction de la Penn Station à New York.

## Gare Centrale Montréal (cont)

### Restaurer accès ferroviaire de la Gare Centrale

47. Le sous sol Montréalais est très occupé. La gare centrale fut construite avant la Place Ville Marie et Place Bonaventure et donc ces dernières furent construites au dessus des infrastructure ferroviaire existantes. Développer de telles infrastructures sous des édifices existants est un beaucoup grand défi à causes des fondations qui n'ont pas été conçues autour d'un tracé de voies ferroviaires. .

48. Le dommage causé par la CDPQ au transport ferroviaire de Montréal coûtera cher à réparer/palier. La solution que je suggère offre le maintient du REM et restauration du service ferroviaire qui offrirait aussi accès aux trains de St-Jérôme et possiblement Mascouche.

- REM garde tunnel sous le Mont Royal
- REM a nouveau tunnel sous voies ouest de l'avenue McGill College.

- Ancienne plate-forme sud devient plate-forme nord avec séparation entre plate-forme et ancien tunnel. Nouvelle plate-forme direction sud accolée contre Place Montréal Trust.

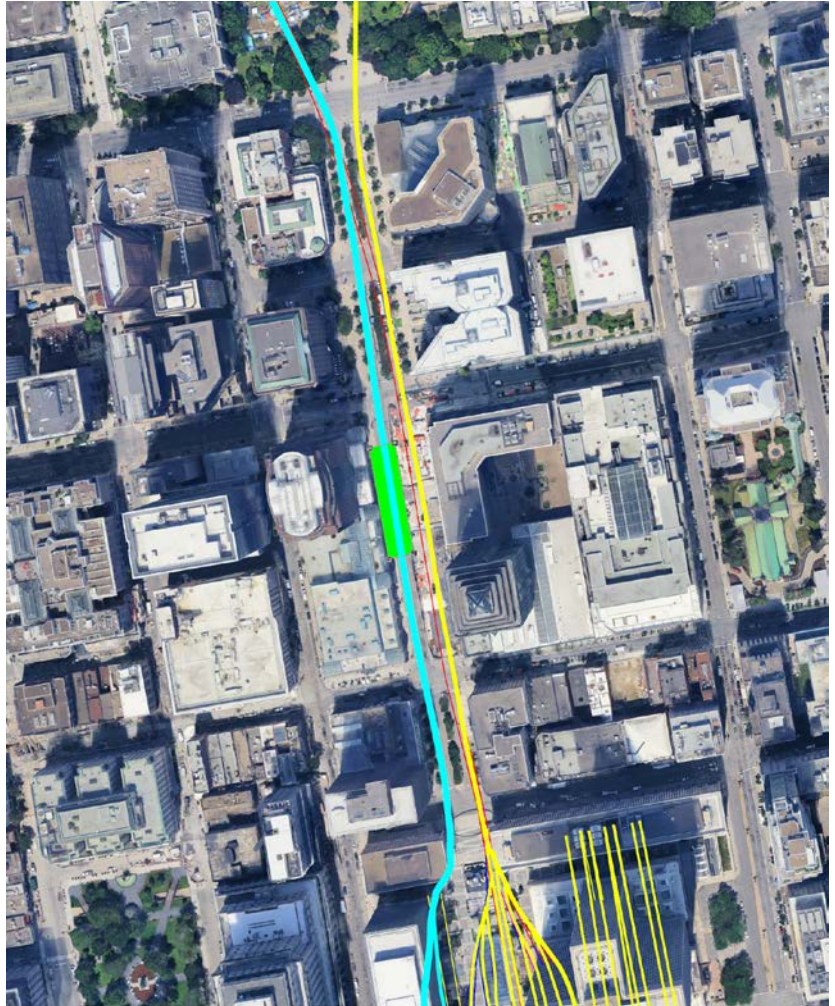
- Nouveau tunnel Alto entre division Parc du CPKC et Gare Centrale, rejoint ancien tunnel Mont Royal à Sherbrooke, sous les voies est de l'avenue McGill College

- La station REM à Gare Centrale est déplacée aux voies 5-6. Depuis le design original, la station principale est devenue McGill donc besoin de moins de capacité à la station REM Gare Centrale. Un escalier/ascenseur à la fin sud de la plate-forme centrale permettrait un accès beaucoup plus directe à la station de métro Bonaventure en passant sous siège social du CN.



## Gare Centrale Montréal (cont)

49. Au pire, le REM pourrait prendre voies 7-8. Dans les 2 cas, l'édicule pour remonter du niveau plate-forme au niveau principale de Gare Centrale serait réouvert.
50. En reprenant l'accès vis Tunnel Mont Royal original sous le coté est de McGill Collège, les trains reprennent accès au voies 7-8, 9-10, 11-12 et 13-14.
51. Le niveau station de la station REM McGill reste similaire. Escaliers vers direction sud deviennent escalier vers direction nord, et nouveaux escalier pour descendre à la plate-forme direction sud.
52. C'est le coût de réparer le dommage causé par la CDPQ au transport ferroviaire de Montréal.



## **Secteur Rural / Agricole**

53. Le projet Alto aurait dû dès le début élaborer des standards de passages sous les voies pour véhicules agricoles ainsi que des standards du gabarit de route qui auraient automatiquement un pont sans que les citoyens aient à se battre. Ceci n'aurait laissé que les agriculteurs ou riverains pas automatiquement couverts avec des besoins spécifiques.
54. Similairement, Alto aurait pu inclure dans ses politique de préserver ou replacer aménagements cyclables existants le long de voies présentement abandonnées (eg M&O sub).
55. Le manque de définition de trajet ainsi que le manque de standards pour préserver accès au travers le voies génère une opposition au projet beaucoup plus grande que nécessaire.

## Équipements et standards

56. Les grands manufacturiers ferroviaires Américains (Budd, Pullman) furent basés sur des véhicules lourds en acier. Pour les aider, la FRA a institué des règles mandatant l'utilisation de l'acier pour les trains voyageurs, retournant ainsi les services américains aux années 1950s. Ce n'est qu'en 2018 que la FRA a admis que cette politique avait eu un effet néfaste et a offert des compromis pour permettre à Amtrak d'acheter son nouveau train Avelia Liberty.
57. La grande majorité d'achats de trains aux USA furent des commandes unique pour un modèle unique avec nouveau design et sélection de pièces américaines. Donc chaque commande est suivie d'une longue période de rodage durant laquelle le service est souvent perturbé pendant des années. Ce fut le cas pour le Turbo, le LRC et maintenant les «Venture» de Siemens au Canada. Même si dérivé du vieux modèle Viaggio européen, le remplacement de composantes par celles faites aux USA par des manufacturiers sans expérience avec trains modernes rendent ces trains peu fiables.
58. La certification d'un avion englobe chaque composante provenant d'un fournisseur. Un train haute vitesse doit être construit de la même façon pour pouvoir être sécuritaire à 300kmh. Donc ses composantes doivent aussi être testés et approuvés par le manufacturier. Imposer l'achat de pièces locales est l'équivalent de spécifier qu'un nouvel avion doit être construit avec composantes locales jamais testées et certifiées.
59. Lorsque Bombardier a fermé MLW au milieu des années 1980s, le Canada a perdu l'expertise pour faire des trains intercity modernes. Le LRT/tramway d'Ottawa démontre le manque d'expertise Canadienne d'Alstom. Il est donc très important d'accepter que les trains pour ce service soient bâtis dans le pays d'origine de ces trains avec les pièces d'origine éprouvées, que cela soit la France, Allemagne Espagne, Italie, Japon, Chine ou autre.
60. Une décision d'acheter un train bâti à l'étranger mais fiable aura peut être des répercussions politiques à court terme, mais préférable à une décision d'acheter des trains bâtis au Canada qui seront 5 ans en retard et auront des problèmes pendant 5 autres années de rodage.
61. Va de même pour la signalisation. Les fabricants de train haute vitesse supportent les protocoles modernes pour trains dépassant 200kmh. Amtrak a développé son propre protocole propriétaire ACSES pour certaines sections du «Northeast Corridor», tandis que protocoles comme ETCS sont disponibles de plusieurs fournisseurs avec déploiement de plus en plus vaste au travers du monde. L'utilisation d'un protocole standard disponible de plusieurs fournisseurs doit avoir priorité sur la sélection d'un protocole inférieur venant d'un producteur Canadien.
62. ***La sécurité et fiabilité d'un train haute vitesse doit primer sur le désir d'avoir contenu Canadien.***

## Conclusion

63. Le projet, débuté comme promesse politique sans intention de livrer doit contrer cette image en démontrant un engagement à dépasser le stage d'étude. Les Canadiens n'ont vu que des études sans débouché depuis les années 80s. (Incluant une qui avait un pont traversant la rivière Outaouais).
64. La structure PPP du projet n'est pas acceptable. Une compagnie comme VIA Rail doit être chef d'oeuvre et responsable, capable d'ajuster le tir au lieu de dire que rien ne peut changer à cause d'un contrat signé ou de ne pas être capable d'expliquer un retard dans construction car le sous-traitant du sous-traitant du contracteur principal n'a pas le droit de parler directement au gouvernement.
65. Le tracé ne doit pas être qu'une ligne reliant toutes les villes ainsi que les arrêts purement politiques. Arrêter partout ne servira personne. Pour concurrencer avec l'avion, le tracé doit être point à point sans détours via autre ville.
66. Le gouvernement devrait considérer l'achat de la «Kingston Sub» pour service passager (avec quelques livraisons locales de fret) et d'acheter la Belleville et Winchester Sub du CPKC pour la rendre ouverte pour le fret CN et CP. La reconstruction de Sudbury-Ottawa en accès ouvert réduirait le nombre de train fret venant de l'ouest qui doivent faire détour via Toronto et utiliser le Kingston sub pour se rendre à Montréal et maritimes.
67. La Gare Centrale et les voies ci-dessous doivent être achetées par Via Rail pour avoir un propriétaire unique et sympathique au service ferroviaire. Le REM doit être déplacé aux voies 5-6 pour reprendre la capacité perdue par les actions hostiles de la CDPQ.
68. Un tunnel parallèle sous les voies ouest de l'avenue McGill College doit être construit avec nouvelles plates-formes pour la station REM McGill, libérant le tunnel sous les voies est pour le retour à l'utilisation ferroviaire et accès aux voies ferroviaires de la Gare Centrale. (restitution du service). Au nord de Sherbrooke, le tunnel Ouest rejoint le tunnel sous le Mont Royal, tandis que le tunnel Est ira sur nouveau tracé l'amenant à la division Parc de CPKC.
69. Pour assurer livraison à temps et fiabilité, la flotte de trains doit être construite là où le manufacturier les construit déjà et avec les composantes déjà éprouvées. Exiger un contenu Canadien causera retards de livraison et longue période de rodage durant laquelle le manque de fiabilité causera une perte de clients.

Jean-François Mezei  
Pointe Claire, Québec  
jfmezei@vaxination.ca