



Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 538 • SEPTEMBER - OCTOBER • 2010

AMT and Montreal's Commuter Rail History
L'histoire de l'AMT et des trains de banlieue de Montréal



Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association
Publié tous les deux mois par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire



CANADIAN RAIL

ISSN 0008-4875

Postal Permit No. 40066621

PUBLISHED BI-MONTHLY

BY THE CANADIAN RAILROAD HISTORICAL ASSOCIATION

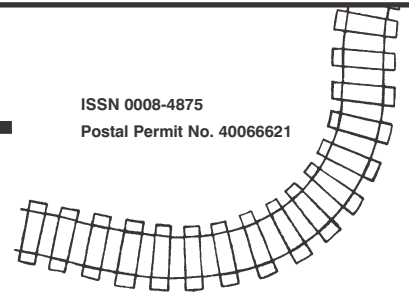


TABLE OF CONTENTS

Montreal's Agence Métropolitain de Transport, By John Godfrey and Jean-Francois Turcotte, and friends	187
Stan's Photo Gallery, By Stan Smaill.	208

FRONT COVER: Train number 21 pulls up to Valois Station on AMT's Montreal Lakeshore commuter service on September 7, 2010 led by locomotive 293 fresh from the paint shop. In tow is a train of eight brand new Bombardier multi-level cars. At the back end pushing are another two EMD / F40PH2s 271 and 310. Peter Murphy.

BELOW: Canadian Pacific Railway's original open platform commuter coaches were still running on April 22, 1946 when this photo was taken at LaSalle, Quebec. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

PAGE COUVERTURE : La locomotive no 293, tout juste sortie de l'atelier de peinture, est à la tête du train no 21. Celui-ci arrive à la gare Valois sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud de l'AMT en ce 7 septembre 2010. Les huit voitures à double niveau sont de nouvelles acquisitions construites par Bombardier. Deux autres locomotives, les EMD/F40PH2 nos 271 et 310, poussent le train à l'arrière. Peter Murphy.

Ci-DESSOUS : Photo prise à LaSalle, au Québec, le 22 avril 1946, et illustrant des voitures coach à vestibule ouvert que le Canadien Pacifique utilisait pour ses trains de banlieue. Ernest L. Modler, collection R.S. Ritchie.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 Rue St-Pierre, St. Constant, Que. J5A 1G7

Membership Dues for 2010:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

United States: \$50.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, X1-870 Lakeshore Road, Dorval, QC H9S 5X7, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS:

Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

ASSOCIATE EDITOR (Motive Power):

Hugues W. Bonin

FRENCH TRANSLATION: Michel Lortie,

Jean-Maurice Buissard and Denis Vallières

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING: Impression Paragraph

DISTRIBUTION: Joncas Postexperts Inc.

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at (450) 638-1522



Montreal's Agence Métropolitain de Transport

Rail Division

By John Godfrey, Jean-Francois Turcotte,
and friends

Agence métropolitaine de transport de Montréal

Division des chemins de fer

Par John Godfrey, Jean-Francois Turcotte
et amis

Since 1847, when the Montreal and Lachine Rail Road commenced service between their two named cities, citizens have been able to make day trips by rail from surrounding communities to Montreal. As the years passed, the railway network expanded, communities grew or were newly founded, stations were added, and by the 1920's a vast web of rail commuter lines were in service. These included:

Canadian National Railways

- Deux-Montagnes – Montreal North (via Mount Royal Tunnel)



- Vaudreuil (via Lachine, Dorval)

Engine No. 50 has just changed ends of the train via a flying switch manoeuvre. The train is heading back to Montreal over the Ottawa River Bridge at Vaudreuil on March 19, 1955. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Ce train de banlieue du Canadien National est équipé de la locomotive no 50. Il vient tout juste d'effectuer une manœuvre d'aiguillage pour changer de direction et se dirige vers Montréal en empruntant le pont de la rivière des Outaouais, à Vaudreuil. Ernest L. Modler, 10 mars 1955, Collection R. S. Ritchie.

Depuis 1847, année où la Montreal and Lachine Railroad mit en service la première ligne de chemin de fer entre ces deux villes, il est possible de faire quotidiennement la navette entre la banlieue et Montréal. Au fil des ans, le réseau ferroviaire s'est étendu, les localités ont grossi, d'autres sont apparues et de nouvelles gares ont vu le jour. Dans les années 1920, plusieurs compagnies de chemins de fer se partagent l'exploitation d'un vaste réseau de trains de banlieue.

Les Chemins de fer nationaux du Canada (Canadien National ou CN)

- Ligne Deux-Montagnes – Montréal-Nord (sous le tunnel Mont-Royal)

CNR's Calumet Beach train with electric box cab 9102, the 4-6-4T tank engine 50 is coupling on to pull part of the train beyond the electrified zone which ends at Deux Montagnes. Omer Lavallee recorded the scene on July 7, 1948.

Train de Calumet Beach du CN équipé d'un locotracteur électrique 9102. On y attelle une loco-tender 4-6-4T 50 pour tirer une partie de la rame au-delà de la zone électrifiée qui se termine à Deux-Montagnes. Omer Lavallée, 7 juillet 1948.

- Ligne Montréal – Vaudreuil (via Lachine, Dorval)



- St. Rosalie Junction (via Victoria Bridge)
- L'Épiphanie - Joliette (From St. Catherine Street East Station)

- Ligne Sainte-Rosalie – Jonction (sur le pont Victoria)
- Ligne L'Épiphanie – Joliette (depuis la gare Moreau)



Canadian National's St. Catherine Street East Station at Moreau Street, which was closed on April 23, 1946. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Photo de la gare Moreau, rue Sainte-Catherine Est. Devenue caduque, elle a cessé d'être utilisée par le CN le 23 avril 1946. Ernest L. Modler, Collection R. S. Ritchie.

A CNR commuter train with engine 1385 departs St. Catherine St. East Station on August 5, 1939. Its final destination will be Rawdon after making all the local stops. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Cette photo prise le 5 août 1939 montre un train de banlieue du CN (équipé d'une locomotive 1385) quittant la gare Moreau. Il dessert plusieurs localités avant d'atteindre sa destination finale : Rawdon. Ernest L. Modler, Collection R. S. Ritchie.



Canadian Pacific Railway

- Dorion, Rigaud, Point Fortune (from Place Viger Station in 1889)

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (Canadien Pacifique ou CPR)

- Ligne Dorion – Rigaud – Pointe-Fortune (depuis la gare Viger en 1889)



Royal Hudson 2826 highballs out of Montreal West in the late 1950's with a Vaudreuil bound commuter train made up of a mix of 800 series streamlined and heavyweight cars. CRHA Archives, Fonds Kemp 275.

La locomotive Royal Hudson 2826 s'apprête à quitter la gare de Montréal-Ouest à la fin des années 1950. Ce train à destination de Vaudreuil était constitué de voitures de la série 800 et de voitures lourdes. Archives de l'ACHF, Fonds Kemp 275.

- Ste. Therese, St. Jerome – St. Eustache – St Lin (from Place Viger until 1951, then from Windsor Station)
- St. Eustache
- Farnham, Delson, St. Constant (via the Newport / Sutton / Farnham local)
- Lanoraie, Joliette, St Gabriel de Brandon

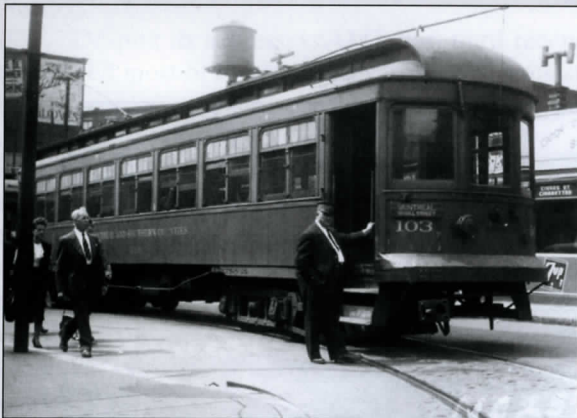
Montreal & Southern Counties Railway

- Montreal South, St. Lambert
- Mackayville, Greenfield Park

- Ligne Sainte-Thérèse – Saint-Jérôme – Saint-Eustache – Saint-Lin (depuis la gare Viger, jusqu'en 1951, puis de la gare Windsor)
- Ligne Saint-Eustache
- Ligne Farnham – Delson – Saint-Constant (par le tronçon Newport / Sutton / Farnham)
- Ligne Lanoraie – Joliette – Saint-Gabriel-de-Brandon

La Montreal & Southern Counties Railway

- Montréal-Sud, Saint-Lambert
- Mackayville, Greenfield Park



Montreal & Southern Counties suburban electric car 103 waits for passengers prior to departing it's McGill Street Terminal for points south on August 20, 1948. Its route will take it through 'Goose Village', over the Victoria Bridge, through St. Lambert to points beyond. Although built by Ottawa Car in 1913, old 103 was still providing fast, efficient commuter service to the South Shore from downtown Montreal until 1955. Peter Murphy Collection.

20 août 1948 : le tramway de banlieue no 103 de la Montreal & Southern Counties attend les passagers au terminus de la rue McGill pour repartir vers le sud. Il traversera le « Goose Village », le pont Victoria, Saint-Lambert, pour ensuite se diriger vers Longueuil et Greenfield Park. Construit en 1913 par la Ottawa Car, le vieux tram 103 assurera un service rapide et efficace entre le centre-ville de Montréal et la rive sud jusqu'en 1955. Collection Peter Murphy.

New York Central Railroad

- Valleyfield, Chateauguay

La New York Central Railroad (New York Central ou NYC)

- Valleyfield, Châteauguay

Gare de Montréal-Ouest le 17 avril 1951 à 13 h 27. Le train no 26 de la New York Central (qui ne circule que le samedi), conduit par la locomotive 4577, fait sa jonction avant d'emprunter la voie ferrée du CPR qui traverse le Saint-Laurent. Il poursuit sa route jusqu'à Adirondack Junction, où il rejoint son propre réseau jusqu'à Valleyfield, sa destination finale. R. S. Ritchie.

Corrected to Sept. 28th, 1952—Corrigé le 28 sept. 1952

NEW YORK CENTRAL

Adirondack Division
(Standard Time)

Time Tables
Horaires
Suburban Trains

Montreal
Chateauguay
Beauharnois
St. Timothée
Valleyfield
Huntingdon
Malone

and Intermediate Stations
et gares intermédiaires

ADIRONDACK DIVISION
SUBURBAN SERVICE — SERVICE SUBURBAIN
Corrected to September 28th, 1952 — Corrigé le 28 septembre 1952

TRAINS ARRIVE AT AND DEPART FROM WINDSOR STREET STATION, MONTREAL
L'ARRIVÉE ET LE DÉPART DES TRAINS S'EFFECTUENT À LA GARE WINDSOR, MONTREAL

Head Down—Vers de Haut ou Bas				STATIONS GARES	Head Up—Vers de Bas ou Haut			
26	22	4	Miles from Montreal		25	5	35	
Daily Only Sun. Seal.	Daily Sun. Quot. Seal.	Daily Sun. Quot. Seal.	Daily Sun. Quot. Seal.		Daily Sun. Quot. Seal.	Daily Sun. Quot. Seal.	Daily Sun. Quot. Seal.	Daily Sun. Quot. Seal.
PM	PM	PM		Lv. MONTREAL	AM	AM	PM	
1 15	5 25	9 30	0	Westmont	8 20	11 30	9 38	
1 27	5 39	9 44	1	Montreal West	1 8 27	11 37	1 8 42	
1 32	5 44	9 49	2	LaSalle	7 38	11 42	1 8 48	
1 35	5 48	9 53	3	Adirondack Jct.	1 7 45	11 04	1 8 53	
1 37	5 51	9 56	4	Kennerly	7 50	11 07	1 8 56	
1 45	5 59	1 7 01	15	The Heights	7 42	1 10 25	1 8 38	
1 46	6 00	7 04	16	Chateauguay	7 42	10 32	1 8 38	
1 56	6 01	7 08	17	Woodville	7 38	10 40	1 8 35	
1 58	6 03	7 12	18	Huntingdon	7 33	10 44	1 8 31	
1 58	6 19	7 15	20	Malpe Grove	1 7 37	10 41	1 8 31	
2 02	6 24	7 20	22	Longueville	7 34	10 28	1 8 28	
2 04	6 26	7 22	23	St. Timothée	1 7 40	10 27	1 8 28	
2 06	6 28	7 24	24	Valleyfield	7 40	10 27	1 8 28	
2 14	6 36	7 32	26	St. Basile	7 40	10 12	1 8 24	
2 21	6 43	7 39	28	St. Jean	7 40	10 01	1 8 21	
2 26	6 48	7 44	30	Huntingdon	6 33	9 50	1 8 20	
	6 55	7 51	32	Valleyfield	6 34	9 41	1 8 19	
	6 58	7 54	33	Constance	6 10	8 21	1 8 16	
	7 11	8 16	35	Constance	6 00	8 00	1 8 06	
	7 26	8 31	41	Ar. Malone	5 10	7 00	1 7 16	
PM	PM	PM	41	Ar. Malone	AM	AM	PM	

Buffer Lounge Car Trains Nos. 4 and 5 Between Malone and Montreal

REFERENCE MARKS AND NOTES
Light face figures denote A.M. time. Dark figures P.M. time.
Ar. Arrive; Lv. Leave.
f Train stops on signal to land or receive passengers.
g Stop on signal Sunday only.
h Stop on flag on passenger for south of Adirondack Jct. only.
i Stop for land passengers from south of Adirondack Jct.

MARQUES ET NOTES EXPLICATIVES
Les chiffres légers indiquent A.M. les chiffres noirs P.M.
Ar. Arrive; Lv. Départ.
f Train s'arrête au signal pour faire descendre et laisser monter les passagers.
g Arrêt sur signal dimanche seulement.
h Arrêt sur drapeau pour les passagers pour le sud de la Jonction Adirondack seulement.
i Arrêt pour laisser descendre les passagers venant du sud de la Jonction Adirondack.



CRHA Archives, Fonds Kemp.
Archives de l'ACHF, Fonds Kemp.

Saturday only, New York Central train # 26, headed up by engine 4577 clatters through the crossover at Montreal West, Quebec at 1:27 PM on April 17, 1951. The train will follow CPR steel over the St. Lawrence River Bridge to Adirondack Junction, then on to its own company's tracks to its final destination of Valleyfield. R. S. Ritchie.



Same location as the photo above, but from a different angle, and three years later, in April 1954 we find diesel 8302 and two cars retracing the route followed by the 4577. By this time the train was down to two cars and would soon be gone completely! E. L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Photo prise au même endroit en avril 1954, mais sous un angle différent et trois heures plus tard. Cette fois, c'est une diesel 8302 avec deux voitures qui refont le trajet de la locomotive 4577. Ce train réduit allait bientôt disparaître définitivement. E. L. Modler, Collection R. S. Ritchie.

'Chaloupes a louer / Rowboats for rent' on the Chateauguay River as the New York Central commuter train with engine 4497 crosses the bridge in November 1952. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Novembre 1952. Au premier plan, des chaloupes à louer sur la rivière Châteauguay; en arrière-plan, sur le pont qui la traverse, le train de banlieue de la New York Central et sa locomotive 4497. Ernest L. Modler, Collection R. S. Ritchie.



We are pleased to present a cooperative effort by many well known authors and railway historians to bring you the story of the Agence métropolitain de transport (AMT) and it predecessors who provided commuter rail service into Montreal.

Nous sommes heureux de vous présenter dans ce numéro le résultat d'une recherche collective (y ont participé des auteurs connus et des historiens du chemin de fer) sur l'histoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des compagnies ferroviaires auxquelles on doit l'instauration d'un service de trains de banlieue dans la région de Montréal.

Canadian National and Canadian Pacific Railways have long operated commuter trains in the Montreal area, but by the 1980's their services had dwindled to one route each. The Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM) or Montreal Urban Community Transportation Corporation (MUCTC), which already managed metro and bus services across the Island of Montreal, assumed management of CN's Deux-Montagnes commuter service and CP's Dorion – Rigaud service in 1982.

In 1997, management and financing of both lines was transferred to the newly created AMT, which had been established to distribute funding and coordinate transportation planning among the numerous transit operators throughout the Greater Montreal Region.

Only a few years into existence, AMT quickly

Le Canadien National et le Canadien Pacifique exploitent depuis longtemps des trains de banlieue dans la région de Montréal, mais vers les années 1980, seule la ligne Deux-Montagnes, pour le CN, et la ligne Dorion – Rigaud, pour le CPRR, subsistent. En 1982, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), qui administre déjà les services de métro et d'autobus dans toute l'île de Montréal, prend en main la gestion de ces deux lignes.

En 1997, la gestion est confiée à la toute nouvelle Agence métropolitaine de transport (AMT), qui est chargée de répartir les fonds et de coordonner le trafic entre les nombreux opérateurs de transport en commun du Grand Montréal.

Quelques années plus tard, le problème des embouteillages sur les ponts reliant la métropole donne

seized the opportunities to expand its operations, because of highway bridge congestion, AMT re-introduced temporary rail service to Mont St. Hilaire in 2001, and Delson in 2002. A highway bridge construction project north of Montreal was the impetus to start a temporary train service to Blainville in 1997. Having succeeded their trial, all lines have since been made permanent. AMT succeeded at building a strong ridership base over the years, prompting expansion of the Delson line to Candiac in 2005 and the Blainville line to St-Jerome in 2007. Meanwhile, ridership on the Deux-Montagnes electric line soared to levels unknown seen since the 1960's, while the Rigaud line posted modest, but steady, ridership gains.

Despite its successes, AMT has, until recently, not received most of the capital investment it requested for major service expansions. Because of their provisional nature, the restored services to Blainville, Mont St-Hilaire and Delson were carried-on using mostly secondhand rolling stock and temporary stations. As ridership and service frequency grew, AMT eventually faced capacity constraints on CN and CP-owned infrastructure. While it dreamt of new double main line tracks, electrification, a renewed car fleet, and large multimodal stations, AMT was forced to scale back its grand expansion plans.



In late-2008, AMT's success streak began to fade. As gas prices soared, station parking lots overflowed, and trains were overcrowded. A record 15,698,500 passenger trips were taken on AMT trains in 2008! Equipment availability shrunk to an all-time low as a decade of intensive use had taken its toll on the rolling stock. To make things worse, an unusually harsh winter wreaked havoc with locomotives and passenger cars sitting outdoor in sub-zero temperatures, while also making switches and CTC equipment troublesome. Finally, a controversial schedule change on the Deux Montagnes line resulted in massive customer dissatisfaction. All of these factors caused AMT to lose thousands of riders monthly.

l'occasion à l'Agence d'étendre ses opérations. Elle reprend le service ferroviaire vers Mont-Saint-Hilaire en 2001, puis vers Delson en 2002. En 1997, un projet de construction de pont au nord de Montréal l'incite à mettre en service une ligne vers Blainville. Ces trois initiatives sont couronnées de succès, et toutes ces lignes existent encore aujourd'hui. Pendant toutes ces années, l'AMT parvient à se bâtir une clientèle fidèle, ce qui l'encourage à prolonger la ligne Delson-Candiac en 2005, et celle de Blainville-Saint-Jérôme en 2007. La fréquentation de la ligne électrifiée Deux-Montagnes atteint alors des sommets inégalés depuis les années 60 et la ligne de Rigaud enregistre des gains modestes, mais réguliers.

Malgré cette réussite, l'AMT ne parvient pas à obtenir, jusqu'à récemment, les capitaux dont elle a besoin pour étendre le service de façon significative. Du fait de son caractère provisoire, la restauration des lignes vers Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson ne donne lieu à aucune innovation : le matériel roulant est vétuste et les gares sont établies dans des locaux temporaires. Devant l'augmentation de la clientèle et de la fréquence du service, les infrastructures du CPRR et du CN se révèlent vite insuffisantes. L'AMT, qui rêve de nouvelles lignes principales doubles, d'électrification, d'un nouveau parc ferroviaire et de grandes gares multimodales, est contrainte d'abandonner ses plans d'expansion.

This EMD model F40PHR, was built for AMTRAK in 1979. It was sold to Titan Transit, which leased it to AMT. This picture, taken in the late 1990s at Ste. Anne de Bellevue, shows the unit before it was repainted in AMT colours. Behind the locomotive is a generator car followed by former CPR 800-series commuter cars. Michael Leduc.

Dans cette photo prise à Sainte-Anne-de-Bellevue, on voit une ancienne Amtrak 319 EMD / F40PH2 avant qu'elle ne soit repeinte; elle a été louée à la société Titan pour permettre à l'AMT d'augmenter sa puissance de traction. La locomotive est suivie d'un ancien wagon couvert du CN reconverti en fourgon générateur (HEP). Michael Leduc.

À la fin de 2008, le succès de l'AMT commence à s'estomper. Le prix de l'essence monte en flèche et les parcs de stationnement sont insuffisants, tout comme les trains. Cette année-là, le trafic connaît une affluence record, avec 15 698 500 de passagers! L'équipement ferroviaire enregistre un creux historique, l'utilisation intensive de la décennie précédente ayant réduit le matériel roulant à néant. Pire encore, le froid intense a raison des locomotives et des voitures passagers livrées aux intempéries, complique les manœuvres et maltraite l'équipement de commande centralisée. Pour finir, un changement d'horaire controversé sur la ligne Deux-Montagnes mécontente un grand nombre de passagers. Tous ces facteurs combinés font que l'AMT perd des milliers de voyageurs chaque mois.

New locomotives, cars and route

Help, however, is on the way. In December 2007, Quebec's Minister of Transportation released funding to purchase 160 multi-level passenger cars from Bombardier at a cost of \$ 386 million. Sufficient new multilevel cars are being acquired not only replace the 1000 and 1200 series cars, but also enable a massive expansion in the capacity of the fleet. Once the full order is delivered there will be an additional 43,000 seats available on AMT's five lines. Each multi-level car can seat 142 passengers and is equipped with low and high platform loading doors, as well as an area easily accessible for handicapped persons and bicycle racks. Only the cab cars are equipped with a washroom. Thirty of the new cars will be assigned to the Train de l'est, the AMT's new line to Mascouche. Delivery of the cars began in 2009 and is on-going in 2010.

A complete roster of passenger equipment and locomotives appears at the end of the article.

Nouvelles locomotives et voitures, nouveaux tracés

Heureusement, l'aide ne tarde pas à venir. En décembre 2007, le ministre des Transports du Québec débloque des fonds pour l'achat de 160 voitures voyageurs à étage de chez Bombardier, au coût de 386 millions de dollars. Ces voitures de la série 3000 doivent non seulement remplacer celles des séries 1000 et 1200, mais aussi permettre d'augmenter du tout au tout la capacité de transport. Chaque voiture peut transporter 142 passagers et lorsqu'elles auront toutes été livrées, les cinq lignes de l'AMT offriront 43 000 places supplémentaires. Chaque voiture est dotée de portes d'embarquement hautes ou basses adaptées à la hauteur des quais, d'un accès pour les personnes handicapées et de supports à bicyclettes; les voitures-pilotes ont également été pourvues de toilettes (une par rame). Trente des nouvelles voitures seront affectées au Train de l'Est, la nouvelle ligne de l'AMT à destination de Mascouche. La livraison commencée en 2009 se poursuit en 2010.

Une liste complète du parc des voitures et des locomotives apparaît à la fin de l'article.



With their combination of high and low platform height doors and design for use in the tight clearances of the Mount Royal Tunnel, these cars the most flexible that the AMT has ever operated. AMT.

En 2009, les nouvelles voitures à étage série 3000 entrent en service sur les diverses lignes de banlieue de Montréal. Ces voitures ont plusieurs avantages : leurs portes sont adaptées à la hauteur des quais et elles ont le gabarit pour passer dans le tunnel Mont-Royal.

As well, in August 2008, the Quebec government released funds to purchase 20 new ALP-45DP dual-mode locomotives from Bombardier Transportation. These are primarily for use on the new line to Mascouche, where the locomotive will operate in the electric mode through the Mount Royal Tunnel and in the diesel mode beyond.

The AMT teamed up with NJ Transit to purchase a total of 56 dual mode locomotives with 36 for New Jersey and 20 for the AMT. Each locomotive will weigh 288,000 pounds. While in the electric mode power from the 25kV trolley will provide 5,360 horsepower and allow a maximum speed of 125 mph. In the diesel mode, power will come from twin Caterpillar 3512CHD Diesel engines providing 4,200 horsepower allowing a maximum speed of 100 mph. Head-end power will be sufficient to supply the needs of 12 Multilevel coaches. The locomotives will be 21,8 meters (71' 6 1/4") long over couplers.

La même année, en août, le gouvernement du Québec débloque des fonds pour l'achat de 20 nouvelles locomotives bi-mode ALP-45DP de chez Bombardier Transport. Elles assureront principalement le transport vers Mascouche, et combineront alimentation électrique dans le tunnel Mont-Royal et diesel sur le reste du trajet.

L'AMT fait équipe avec la New Jersey Transit pour acheter 56 locomotives, 36 pour la NJ et 20 pour l'AMT. Chacune pèse 288 000 lb. En mode électrique, elles sont alimentées par une caténaire de 25 kV et développent 5 360 chevaux pour une vitesse maximale de 125 mi/h. En mode diesel, leurs deux moteurs Caterpillar 3512C HD peuvent développer 4 200 chevaux pour une vitesse maximale de 100 mi/h. Leur puissance leur permet de tracter 12 voitures à étage chacune. Cette locomotive fait 21,8 m (71 pi 6 1/4 po) de long, attelage compris.



The first ALP45DP dual mode locomotive painted up in AMT colours but with the NJ Transit logo added (dual identification), poses for the photographer in Essen, Germany. This photo was made available on September 22, 2010. Bombardier.

La première locomotive bi-mode ALP45DP peinte aux couleurs de l'AMT mais avec le logo du NJ Transit pose pour le photographe. Cette photo fut disponible le 22 septembre 2010. Bombardier.

In addition to the new equipment, work is underway on a sixth commuter rail line serving the eastern part of the Montreal Island to Repentigny and Mascouche.

À ce nouvel équipement s'ajoute un projet de sixième ligne qui reliera l'est de l'île de Montréal à Repentigny et Mascouche.

With a renewed locomotive fleet and a new line under way, AMT is poised to resume its growth.

Fares

The greater Montreal area is divided into 8 fare zones. Starting from downtown Montreal, they stretch outwards in all directions. The first 3 zones are within the cities of Montreal, Laval and Longueuil. Zones 4 to 8 lie beyond these cities. The commuter train fare system is based on the assumption that the traveler is going to or from downtown, there are no inter zone reduced fares. A selection of TRAM, TRAIN passes (combination bus / train), OPUS smart card (magnetic train or bus) and single ride tickets are available from vending machines and downtown station ticket agents as well as some convenience stores.

**AMT’s Rail Divisions: Line by Line
Hudson (formerly Rigaud)**

Grâce à son nouveau parc ferroviaire et à ce projet de nouvelle ligne, l’AMT a encore de beaux jours devant elle.

Les tarifs

Le territoire métropolitain est découpé en huit zones concentriques qui servent à déterminer les tarifs des titres de transport en fonction de la distance à parcourir à partir du centre-ville de Montréal. Les zones 1 et 2 sont situées à Montréal; la zone 3 couvre une partie de Montréal, en plus de Laval et de Longueuil; les zones 4 à 8 couvrent le territoire des couronnes nord et sud. Il n’y a pas de réductions de tarif interzones. On peut se procurer des laissez-passer d’autobus, de train, la carte OPUS ou des tickets individuels dans les machines distributrices, dans les billetteries des gares, ainsi que chez certains dépanneurs.

**Divisions ferroviaires de l’AMT, par ligne
Hudson (anciennement Rigaud)**



Control car 707, a 1989 Bombardier product, leads train 19 on the afternoon of September 7, 2010. Passengers disembark at the Beaconsfield station. Peter Murphy.

Mercredi 30 juin 2010, en après-midi : la voiture-pilote no 707 de l’AMT s’arrête pour la dernière fois en gare de Rigaud. Le lendemain, Hudson devient le terminus officiel de la ligne de banlieue ouest. Peter Murphy.

Year service inaugurated / <i>Année d’inauguration</i>	1887
Number of stations / <i>Nombre de gares</i>	19
Parking lots / <i>Stationnements incitatifs</i>	15
Departures per week-day rush-hour / <i>Départs en période de pointe (en semaine)</i>	12 / 14
On time performance (2009) / <i>Ponctualité</i>	93.09%
Daily ridership / <i>Déplacements quotidiens</i>	15,900

Canadian National and Canadian Pacific Lakeshore Commuter Service

Canadian National Railways

The oldest of all commuter services in the Montreal area was the Montreal and Lachine Rail Road (M & L) constructed in 1847 between, what was then, the western outskirts of Montreal at Chaboillez Square and a wharf situated near, what is now, 20th Avenue, Lachine, a distance of just under eight miles. The Montreal terminus was at Bonaventure station, just east of the present intersection of Peel and St. Jacques Streets. At that time St. Jacques Street was called St. Bonaventure Street, from which the station derived its name. The purpose of the railway was to provide a portage route allowing passengers to avoid the slow steamer trip through the Lachine canal (which bypassed the Lachine rapids).

Although Lachine was far removed from the commercial centre of Montreal, there were a certain number of passengers who could take the train to town for the day. It was not surprising, therefore, that intermediate stations began to appear for the convenience of the public. For example, as early as 1851 the

American Railway Guide shows a station at Tanneries, later renamed Tanneries Junction, and then Saint Henri.

The year 1850 saw the amalgamation of the M & L with the Lake St. Louis and Province Line Railway which ran from Caughnawaga, a community on the south shore of the St. Lawrence river opposite Lachine, to Plattsburgh, New York. This merger resulted in a change of name to the Montreal and New York Railroad. A further amalgamation took place in 1857, this time of the Montreal and New York Railroad and the Champlain and St. Lawrence Rail-Road, the combined company taking the name Montreal and Champlain (M & C).

Meanwhile in 1855 the Grand Trunk Railway of Canada (GTR) built westward from Montreal to Brockville, Ontario as part of their through trunk line to Toronto. Its Montreal terminal was at Point St. Charles. At that time the GTR system was built to the "provincial" gauge of 66 inches. As this railway was constructed, stations were established to serve important communities on the west end of the island of Montreal, such as Pointe Claire and Ste. Anne de Bellevue as well as those off the island such as Vaudreuil and Cedars.

Operation from Point St. Charles was inconvenient due to its location relative to the commercial area and a remedy was found when, in 1864, the GTR leased the M & C. As the M & C was built to the standard gauge of 56 1/2 inches, the GTR gained access to Bonaventure street station by laying a third rail from Tanneries Jct. (St. Henri) to Bonaventure station. The use of this facility by the GTR was made permanent when, in 1872, it acquired ownership of the M & C.

The M & C continued to serve communities

Service de trains de banlieue dans le corridor Lakeshore

Le Canadien National

La plus ancienne ligne de chemin de fer à desservir la banlieue est celle de la Montreal and Lachine Railroad (M&L), construite en 1847 entre la limite ouest de la ville – soit le square Chaboillez et un quai tout proche – et l'actuelle 20e Avenue, à Lachine, une distance d'à peine 13 km. Le terminus se trouve à la gare Bonaventure, à l'est de la présente intersection des rues Saint-Jacques et Peel. À cette époque, la rue Saint-Jacques s'appelle rue Saint-Bonaventure, d'où le nom de la gare. Cette ligne vise à permettre aux voyageurs de contourner les rapides de Lachine sans avoir à emprunter le canal en navire à vapeur, ce qui prend beaucoup de temps.

Même si Lachine se trouve loin du centre des affaires de Montréal, un certain nombre de passagers prennent le train pour se rendre en ville. Il n'est donc pas surprenant de voir des gares intermédiaires s'implanter pour répondre aux besoins du public. Ainsi, dès 1851, le magazine American Railway Guide indique une gare à Tanneries, qui sera rebaptisée plus tard Tanneries Jonction, puis Saint-Henri.

L'année 1850 voit la M&L fusionner avec la Lake St. Louis and Province Line Railway, qui relie Caughnawaga, communauté de la rive sud du Saint-Laurent située en face de Lachine, à Plattsburgh, dans l'État de New York. Elle prend alors le nom de Montreal and New York Railroad. En 1857, elle fusionne à nouveau avec la Champlain and St. Lawrence Rail-Road et devient la Montreal and Champlain Railroad (M&C).

Entretemps, en 1855, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada (GTR) construit le tronçon Montréal-Brockville dans le cadre de son projet de ligne directe vers Toronto. Son terminus à Montréal est Pointe-Saint-Charles. À cette époque, l'écartement des rails du GTR est de 66 po, le standard provincial. À mesure que la voie ferrée progresse, des gares voient le jour pour desservir les principales localités de l'Ouest-de-l'Île, notamment Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue, ainsi que celles de l'autre rive, comme Vaudreuil et Les Cèdres.

La gare de Pointe-Saint-Charles avait un inconvénient : elle était trop éloignée de la zone commerciale. La solution se présente quand, en 1864, le GT prend à bail le M&C, dont l'écartement standard est de 56 1/2 po. Le GT peut désormais rejoindre le centre-ville en construisant une troisième voie de Tanneries Jonction (Saint-Henri) à la gare de la rue Bonaventure. En 1872, le GT rachètera le M&C, ce qui lui permettra d'utiliser ce tronçon à sa guise.

Le M&C continue de desservir les localités qui bordent la voie ferrée menant à Lachine et dont le terminus est toujours le quai de Lachine. Vers les années

along its tracks to Lachine where the line still terminated at Lachine Wharf. By the 1880s settlement had intensified and additional stations were established at St. Cunegonde, Montreal West, Rockfield, Dominion et Convent. A timetable for November 1887 shows twelve round trips being operated weekdays over the line.

1880, le peuplement de la région s'intensifie et de nouvelles gares sont construites à Sainte-Cunégonde, Montréal-Ouest, Rockfield, Dominion et Convent. Un horaire de novembre 1887 fait état de 12 allers-retours sur cette ligne les jours de semaine.

GRAND TRUNK RAILWAY SYSTEM												GRAND TRUNK RAILWAY SYSTEM																											
MONTREAL TO LACHINE, ST. ANNES AND VAUREUIL																																							
Miles	STATIONS	21	25	27	9	1	33	15	37	39	43	11	45	7	49	51	3	55	5	57																			
		Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Sat	Sat	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex
	Leave	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	ex	
		5 10	6 30	8 00	9 15	10 15	1 10	1 30	1 55	2 20	2 45	3 10	3 35	4 00	4 25	4 50	5 15	5 40	6 05	6 30	8 00	8 15	8 30	8 45	9 00	9 15	9 30	9 45	10 00	10 15	10 30	10 45	11 00	11 15	11 30	11 45	12 00		
0	Montreal																																						
1.00	St. Cunegonde	▲	5 15	6 35																																			
1.50	St. Henri		5 37	6 57	8 06	9 17	9 22	12 12	1 40	1 52	2 02	2 22	2 42	3 02	3 22	3 42	4 02	4 22	4 42	5 02																			
2.00	Turot		5 51	6 41																																			
4.08	Montreal West		5 25	6 45	8 10																																		
5.88	Rockfield		5 57	6 47																																			
6.48	Dominion		5 29	6 49		8 29	9 24	12 24	1 50																														
6.95	Convent		5 31	6 51	8 14																																		
8.00	Lachine Wharf				8 18			12 38																															
7.88	Lachine		5 35	6 55		8 31							4 10	4 30																									
9.07	Dixie		5 37			8 42							4 12	4 32																									
10.12	Dorval		5 40			8 48							4 15	4 35																									
12.00	Strathmore					8 46								4 11	4 31																								
12.58	Valois					8 50								4 15	4 35																								
13.16	Lakeside					8 50								4 19	4 39																								
14.48	Pointe Claire					9 00								4 27	4 47																								
15.48	Beaconsfield					9 00								4 27	4 47																								
17.40	Beauséjour					9 00								4 27	4 47																								
19.02	Bay View					9 00								4 27	4 47																								
20.55	St. Annes					9 00								4 27	4 47																								
24.25	Vaureuil					9 00								4 27	4 47																								

CRHA Archives, Fonds Angus. / Archives de l'ACHF, Fonds Angus.

In this 1909 postcard view of Pointe Claire Station, we see Grand Trunk 210 with two wooden commuter coaches in the siding. GTR 210 was built by Pointe St. Charles Shops in March 1882 as 4-4-2 side tank 43 for the Toronto Belt Line Railway. In 1898 it was renumbered to 275 and after November 1904 to class K1 210. It was later rebuilt into a Pannier Tank switcher and was scrapped in July 1916. Michael Leduc, pedigree Information from Don McQueen.



Sur cette carte postale de la gare de Pointe-Claire datant de 1909, on aperçoit la locomotive 210 du Grand Tronc et deux voitures coach avec des parements en bois. Cette locomotive avec réservoir latéral modèle 4-4-2, no 43, a été construite dans les ateliers de Pointe-Saint-Charles en mars 1882 pour la Belt Line Railway de Toronto. En 1898, elle est renumérotée et devient la 275, puis, après novembre 1904, la K1 210. Plus tard, elle sera reconverte en loco de manœuvre à réservoirs latéraux type Pannier Tank. Elle a fini à la casse en juillet 1916. Michael Leduc, renseignements fournis par Don McQueen.

During the 1870s the GTR had converted its line to standard gauge, and in 1881 decided to extend the M & C trackage from the vicinity of Lachine Wharf to a connection with its own line at Dorval. Such action was logical, as the GTR's own line was located some distance north of the residential area and would not attract suburban travellers. With the new extension, all passenger trains were routed over the former M & C tracks with freight using the original GTR trackage. In

Dans les années 1870, le GT convertit sa ligne à l'écartement standard et en 1881, il décide d'étendre le tracé de la M & C du quai de Lachine jusqu'à sa propre ligne à Dorval. C'est une décision logique, puisque la ligne du GT passe plus au nord de la zone résidentielle et a peu de chances d'attirer des voyageurs de la banlieue. Grâce à cet ajout, tous les trains de passagers empruntent



1896, noting CP's success in the suburban traffic business, GTR extended suburban train operations to Vaudreuil. This continued after Canadian National (CN) took over the GTR in 1923. Canadian National commuter trains departed Bonaventure Station until August 22, 1948 when fire damage caused service to be re-located to the new Central Station. The CN commuter service extended from Montreal to Vaudreuil until it was cut back to Dorval in April 1955.

les anciennes voies du M & C, et la voie ferrée originale du GT ne sert plus qu'au fret de marchandises. En 1896, devant l'importance que commence à prendre le CPR dans le trafic de banlieue, le GT étend son service ferroviaire à Vaudreuil. Cette politique d'expansion se poursuivra lorsque le Canadien National (CN) prendra le contrôle du GT en 1923. Les trains de banlieue du CN partent de la gare Bonaventure jusqu'à ce qu'un incendie, le 22 août 1948, oblige la compagnie à transférer le service dans la nouvelle gare centrale. Le train de banlieue du CN desservira la ligne Montréal-Vaudreuil jusqu'à ce que le service soit réduit en avril 1955 et que Dorval devienne le terminus.

CRHA Archives, Fonds Kemp
Archives de l'ACHF, Fonds Kemp.

Operating in reverse, a CNR commuter train ran through a light snow towards Montreal when Ronald Ritchie photographed it at Dorval on December 16, 1950.

Cette photo a été prise par Ronald Ritchie à Dorval, le 16 décembre 1950. On y voit le train de banlieue du CN se diriger vers Montréal à reculons, sous une faible neige.



The limited commuter schedule from CN's Beaconsfield station was no match for the all day service offered from the CP station when this photo was taken on November 29, 1957! Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

La gare de Beaconsfield du Canadien National n'est plus en mesure de concurrencer celle du Canadien Pacifique avec ses voies parallèles, d'où R. S. Ritchie prend cette photo le 29 novembre 1957.

CNR's Dixie Station in Lachine had but ten more years of existence when this photo was taken on December 16, 1950. R. S. Ritchie.

Qui l'eût cru! La gare Dixie du CN à Lachine n'en a plus que pour 10 ans d'existence lorsque R. S. Ritchie prend cette photo, le 16 décembre 1950.



On June 30, 1960, CN's Lakeshore suburban train service was discontinued, and on June 4, 1961 through train operation west of Lachine ceased. The CNR tracks were subsequently removed between Dominion Bridge Company in Lachine and Dorval, all CN and VIA trains now use the new alignment located north of highway 20.

At various times traffic conditions necessitated the operation of trains to intermediate points only. For example, in the 1920s certain trains operated between Montreal and Pointe Claire. There was also further service west of Vaudreuil, which was provided by local trains operating between Montreal, Coteau and Brockville. Additionally, stations both on and off the island of Montreal were served by Montreal - Toronto and Montreal - Ottawa trains.

Originally a wye served to turn locomotives running between Montreal and Lachine Wharf, but this facility was not available at Vaudreuil, Pointe Claire or Dorval. This situation gave rise to the construction of double-ended locomotives that could be operated in either direction without the need to be turned. Such locomotives were equipped with a headlight and pilot (cowcatcher) at both ends. Although introduced in the 1880s, the last series, which were built for the GTR in 1914, lasted until almost the end of commuter service in 1960. Diesel locomotives were used only during the final months of the service.

Canadian Pacific Railway

Canadian Pacific Railway's service along Montreal's Lakeshore began in 1887 along the Vaudreuil and Winchester Subdivision between Montreal and Smiths Falls, Ontario. The new Canadian Pacific line paralleled the older Grand Trunk (now CN) Montreal – Toronto main line between Dorval and Vaudreuil.

At first, trains on the new route used Place Viger Station located in east end of Montreal. In 1889, a seven mile extension was opened between Western Junction (Ballantyne) and the new Windsor Station. This gave the CPR the opportunity to compete for local traffic with the GTR as far as Vaudreuil, where the two lines diverged. This was the beginning of the true Lakeshore commuter service as we know it.

The first commuter oriented service, with stops at such points as Dorval, Bel Air (Pine Beach), Valois, Beaconsfield, Ste. Anne, and Vaudreuil, was in operation by the autumn of 1889. The train, which actually operated between Windsor Station and Winchester, Ontario, arrived in Montreal at 9:45 AM and departed at 5:15 PM weekdays.

In 1891 the CPR gained financial control of the Montreal & Ottawa Railway Company whose line at the time extended from Rigaud to a junction with the Grand Trunk Railway at Vaudreuil. Early in 1892, under CPR

Le 30 juin 1960, le service de trains de banlieue du CN dans le corridor du Lakeshore est interrompu et le 4 juin 1961, la compagnie cesse l'exploitation du train direct à l'est de Lachine. Les voies seront par la suite démantelées par la Dominion Bridge Company entre Lachine et Dorval. Aujourd'hui, tous les trains du CN et de VIA empruntent la nouvelle voie au nord de l'autoroute 20.

Au fil des ans, certains trains seront mis en service pour assurer le transport à partir des gares intermédiaires en fonction des besoins. Ainsi, dans les années 1920, il existe une ligne entre Montréal et Pointe-Claire et un service est offert à l'ouest de Vaudreuil par des trains locaux circulant entre Montréal, Coteau-du-Lac et Brockville. En outre, certaines gares sur l'île de Montréal et en banlieue sont desservies par les trains qui font Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa.

À l'origine, on se servait d'un triangle de retournement pour permettre aux locomotives circulant entre Montréal et le quai de Lachine de faire demi-tour, mais les gares de Vaudreuil, de Pointe-Claire et de Dorval ne disposaient pas de ce type d'équipement. D'où la construction de locomotives pouvant circuler indifféremment dans l'une ou l'autre direction sans devoir être tournées. Ces locomotives sont équipées d'un phare et d'un chasse-pierres à leurs deux extrémités. Bien que leur mise en service date de 1880, la dernière série, construite pour le GT en 1914, durera presque jusqu'à la fin du service de trains de banlieue en 1960. Les locomotives diesels ne feront leur apparition qu'au cours des derniers mois de cette année-là.

Le Canadien Pacifique

C'est en 1887 que le Canadien Pacifique se lance dans l'exploitation ferroviaire dans l'Ouest-de-l'Île en créant une ligne au sein de la subdivision de Vaudreuil et Winchester, entre Montréal et Smiths Falls, en Ontario. Cette nouvelle ligne est parallèle à l'ancienne ligne Montréal-Toronto du Grand Tronc (devenu le CN) entre Dorval et Vaudreuil.

Au tout début, les trains qui desservent ce nouveau tracé partent de la gare Viger, dans l'est de Montréal. En 1889, la ligne est prolongée d'environ

10 km entre Western Junction (Ballantyne) et la nouvelle gare Windsor. Cela donne l'occasion au CPR de concurrencer le GT jusqu'à Vaudreuil, avant que les deux lignes ne divergent. C'est le début du service ferroviaire de banlieue dans le couloir du Lakeshore tel que nous le connaissons aujourd'hui.

La première ligne de banlieue entre en service à l'automne 1889. Elle dessert Dorval, Bel Air (Pine Beach), Valois, Beaconsfield, Sainte-Anne et Vaudreuil. Ce train, qui fait tous les jours la liaison entre la gare Windsor et Winchester, en Ontario, arrive à Montréal à 9 h 45 et en part à 17 h 15.

direction, the M&O was extended from Rigaud to Point Fortune. In November 1892 CPR leased the M&O Railway for 999 years. At that time CPR operated two trains to Point Fortune except Sundays that arrived Montreal at 8.30 and 9.49 AM and departed Montreal at 5.15 and 6.15 PM.

In November 1894 a new station called St. Antoine was added between Windsor Station and Montreal Junction. The station was named for the adjacent residential community of Cote St. Antoine. In 1896 the community's name (and the station name) was changed to Westmount. In 1981 the old Westmount Station (Mileage 1.7) was replaced by the AMT's Vendome Station (Mileage 2.0) an intermodal facility (train/bus/metro).



En 1891, le CPR prend le contrôle financier de la Montreal and Ottawa Railway (M&O), dont la ligne s'étend de Rigaud à une jonction avec le Grand Tronc à Vaudreuil. Au début de 1892, sous la supervision du CPR, la ligne de la M&O est prolongée de Rigaud à Pointe-Fortune. En novembre 1892, le CPR passe un bail emphytéotique de 999 ans avec la M&O. À cette époque, il exploite deux trains à destination de Pointe-Fortune, tous les jours sauf le dimanche. Ils arrivent à Montréal à 8 h 30 et 9 h 49 respectivement et quittent le centre-ville à 17 h 15 et 18 h 15.

En novembre 1894, une nouvelle gare voit le jour entre la gare Windsor et Montréal-Jonction : c'est la gare Saint-Antoine, baptisée ainsi du fait de sa proximité avec le quartier Côte-Saint-Antoine. En 1896, ce secteur deviendra Westmount, nom que prendra également la gare. En 1981, la vieille gare de Westmount (au PM 1.7) sera remplacée par la station Vendôme de l'AMT (au PM 2.0), qui offre un service intermodal (train / bus / métro).

Lead by engine 2508, CPR commuter train #529 heads west over the Ottawa River bridge (beside the nearby CNR bridge) on December 23, 1950. R. S. Ritchie.

Ici, on voit le train de banlieue no 529 du CPR, tracté par la locomotive 2508, traversant le pont de la rivière des Outaouais (parallèle au pont du CN) en direction ouest. Photo prise le 23 décembre 1950 par R. S. Ritchie.

While these trains followed the pattern of today's commuter trains, in fact the nature of the traffic was far from that which we know today. There were few daily year-round travelers.

In an era before highways and motor vehicles, the trains were used to bring milk and other dairy products into the city (the Guaranteed Pure Milk Company was located a few blocks from Windsor Station). Buyers and sellers to the several farmers markets, businessmen and private individuals used the trains for occasional visits to the city.

The existence of two competing train services literally side-by-side, the Grand Tronc and Canadian Pacific, encouraged the more affluent to rent or purchase summer cottages on the Lakeshore. This superimposed a new and different social class on the bucolic villages along the shore of Lake St. Louis. This change would in time virtually obliterate the old-world rural nature of the

Même si ces trains suivent le tracé de nos trains de banlieue actuels, le trafic n'a rien à voir avec ce qu'il est actuellement. Peu de gens prennent le train quotidiennement pour aller travailler.

À l'époque où n'existent encore ni véhicules à moteur ni grandes routes, les trains servent à apporter le lait et les autres produits laitiers en ville (la laiterie Guaranteed Pure Milk Company se trouve à quelques coins de rue de la gare Windsor). On prend le train de temps en temps pour venir vendre ou acheter des denrées aux marchés fermiers, pour affaires ou pour visiter la ville.

L'existence de deux services ferroviaires concurrents, littéralement côte à côte – le Grand Tronc et le Canadien Pacifique – pousse alors les plus fortunés à louer ou à acheter des chalets d'été sur les rives du lac Saint-Louis. Un nouveau type de classe sociale s'installe dans les villages bucoliques du bord du lac. Avec le temps, ces nouveaux arrivants effaceront toute trace des

original French – regime settlements.

A summer home in the area had many advantages afforded by proximity to the water: sailing, bathing, fishing and swimming. The most important benefit, however, permitted families with children to escape the city in summer, a time of constant outbreaks of contagious diseases. The term ‘fresh air’ had immediate and practical connotations in the 1890’s.

At first the owners of summer homes tended to remain at home during the week, visiting families only on weekends. However, vigorous and innovative traffic promotion by the two railways, including excursion fares, mileage and ‘communication’ tickets, soon made it feasible for the journey to and from the city to be made on a daily basis. The age of the Montreal commuter was born! The bulk of the commuter traffic appeared in the summer months when wealthy Montrealers left the city to spend the summer in cottages along the Lakeshore. Of the five purely commuter trains (that is trains terminating or originating at Pointe Fortune, Rigaud or Vaudreuil) operating weekdays over this line in the summer of 1909, three were put on just for the summer months.

In subsequent decades, it was only a step further to winterize the summer homes, many of these can still be found in older sections of the lakeshore, so began the transformation from urban citizen to suburbanite!

By 1897, Pointe Claire and Beaurepaire had been added to CPR’s suburban stops, as well as Little River and Ilse Cadieux between Vaudreuil and Como, and Hudson Heights and Lavigne between Hudson and Rigaud.

In 1898, Bayview (now Baie d’Urfe) was added. After the turn of the century, a station called Golf Links, 1.6 kilometers (1 mile) east of Dorval was added. This identified the venue for a new and growing sport. This station, later renamed Summerlea was located at 55th Avenue in Lachine, was closed in 1962.

Other stations were added in subsequent years – Cedar Park, Ile Perrot, Forest Hills (Lachine), Sortin (Cote St. Luc), Pine Beach, Bruy and Grovehill, as well as Alstonvale, Choisy, and Dragon on the outer end.

The Charter of the M & O Railway authorized the construction of the railway from Vaudreuil to Ottawa via Point Fortune and East Hawkesbury. The CPR decided to build in a straight line from Rigaud to Ottawa via Vankleek Hill and Alfred (the shortest route which was required to compete with Canada Atlantic trains). This line, which was completed in 1898, resulted in the trackage between Rigaud and Point Fortune becoming a branch line, which status it retained until abandoned in August 1941.

anciennes communautés rurales du Régime français.

Avoir une maison d’été au bord de l’eau a bien des avantages; on peut se baigner, nager, faire de la voile ou pêcher. Cela permet surtout aux familles ayant des enfants de s’éloigner de la ville pendant la saison estivale, propice aux maladies contagieuses. Dans les années 1890, le terme « air frais » a une connotation bien réelle.

Au début, les propriétaires de maisons d’été ont tendance à rester chez eux pendant la semaine, les visites aux familles se faisant le week-end. Les deux compagnies ferroviaires lancent alors des campagnes de publicité novatrices et agressives : tarifs excursion, tarifs à la distance et tickets de « communication » permettent bientôt aux usagers de faire l’aller-retour tous les jours. La mode des banlieusards-navetteurs vers Montréal est née! Le trafic est particulièrement dense pendant la saison estivale, lorsque les riches Montréalais quittent la ville pour passer l’été dans leurs cottages du bord du lac. À l’été de 1909, trois des cinq trains de banlieue (à destination ou au départ de Pointe-Fortune, Rigaud ou Vaudreuil) en service les jours de semaine sur cette ligne ne roulent que l’été.

Au cours des décennies suivantes, on commence à hiverner les chalets d’été – on en trouve encore de nombreux exemples dans les sections plus anciennes du bord du lac – et les citadins se mettent à faire place aux banlieusards.

Vers 1897, le CPR ajoute les arrêts Pointe-Claire et Beaurepaire à sa ligne de banlieue, ainsi que Little River et Île-Cadieux entre Vaudreuil et Como, puis Hudson Heights et Lavigne entre Hudson et Rigaud.

En 1898 s’ajoute aussi Bayview (aujourd’hui Baie-D’Urfé) et, après le tournant du siècle, une gare au nom prédestiné de Golf Links, à 1,6 km (1 mi) à l’est de Dorval. Ce sera le début de l’engouement pour ce nouveau sport. Cette gare, renommée plus tard Summerlea, était située dans la 55e Avenue, à Lachine. Elle a été fermée en 1962.

Au cours des années suivantes, d’autres gares voient le jour : Cedar Park, Île-Perrot, Forest Hills (Lachine), Sortin (Côte-Saint.-Luc), Pine Beach, Bruy et Grovehill, ainsi que Alstonvale, Choisy et Dragon à la toute extrémité.

La charte de la compagnie de chemin de fer M & O autorise alors la construction d’une voie ferrée Vaudreuil-Ottawa via Pointe-Fortune et East Hawkesbury. Le CPR décide malgré tout de la construire en ligne droite de Rigaud à Ottawa en passant par Vankleek Hill et Alfred (le tracé le plus court pour pouvoir concurrencer les trains du Chemin de fer Atlantique-Canadien). La ligne est terminée en 1898 et le tronçon de Rigaud et Pointe-Fortune devient un simple embranchement, statut qu’il conservera jusqu’à son abandon en août 1941

La transformation du milieu rural en villes dortoirs se fait sur plusieurs décennies. L’exode le plus

The transition from a rural environment to a 'bedroom suburb' took place over many decades. The greatest exodus from the city to the Lakeshore communities occurred in the new affluence and prosperity of the post-Second World War era. This rapid expansion brought the commuter ridership peaks by the early 1950's, but it was also their undoing.

During this period, the automobile came within the budget of most families, and governments responded by an unparalleled boom of building streets and highways. The perceived economics and acknowledged flexibility of the automobile began to make serious inroads into the commuter traffic by the late 1950's. To meet rising costs and declining revenues, the railways responded by reducing train frequencies and raising fares.

important de la ville vers l'Ouest-de-l'Île correspond à la période de richesse et de prospérité qui fait suite à la Seconde Guerre mondiale. Cette rapide expansion se traduit par une affluence record des trains de banlieue au début des années 1950. Elle causera également leur déclin.

La grande popularité de l'automobile pousse le gouvernement à se lancer dans un programme d'infrastructure routière sans précédent. L'impact de ce nouveau moyen de transport souple et économique (du moins, on le croit) commence à se faire sentir sur le trafic passagers dès la fin des années 1950. Les compagnies de chemins de fer répondent à la hausse des coûts et à la perte de revenus en réduisant le service et en augmentant les tarifs.

Locomotives and rolling stock assigned to Lakeshore commuter service

Grand Trunk - Canadian National

The Grand Trunk Railway began building suburban power for Montreal's Lakeshore commuter lines as early as 1883 in their Point St. Charles Shops. Although five of the group were rebuilt to 4-4-0's in 1888, one survived from this first batch of ten 4-4-2ST (side tanks) to become CNR X-8-a 41. It was scrapped in 1923.

CNR X-9-a 42-44 were 4-4-2ST survivors from a batch of five built at Pointe St. Charles in 1892 for service on the Toronto Belt Line Railway. All five were transferred to Montreal in 1894. Two were leased to the Thousand Islands Railway - the 42 during 1923 and 1924, and 43 between 1924 and 1934. In 1927 the 44 was sold to the Thousand Islands Railway. The locomotive retained this number until it was retired in 1934 and scrapped in 1937.

Then came the CNR X-10-a class, numbered 45 to 50. They were built by Montreal Locomotive Works in 1914 and remained in use almost until the end of CNR's Lakeshore commuter service.



Locomotives et matériel roulant affectés au service de trains de banlieue de l'Ouest-de-l'Île

Le Grand Tronc et le Canadien National

La compagnie de chemin de fer du Grand Tronc (GT) commence à construire des locomotives à vapeur dès le début de 1883, dans ses ateliers de Pointe-Saint-Charles. Bien que cinq d'entre elles soient reconverties en 4-4-0 en 1888, l'une du premier lot de 10 locomotives 4-4-2ST (avec réservoir latéral) a survécu sous le nom CNR X-8-a 41. Elle a finalement été mise au rebut en 1923.

Les locomotives modèle CNR X-9-a, 42 à 44 sont d'anciennes 4-4-2ST récupérées parmi un lot de cinq construites à Pointe-Saint-Charles en 1892. À l'origine, elles étaient destinées au Toronto Belt Line Railway, mais en 1894, elles seront toutes transférées à Montréal. Deux d'entre elles seront louées au Thousand Islands Railway : la 42, entre 1923 et 1924, et la 43, entre 1924 et 1934. En 1927, la 44 sera vendue au Thousand Islands Railway (sous son numéro d'origine) jusqu'à ce qu'elle soit mise hors service en 1934, puis démantelée en 1937.

En 1914, Montreal Locomotive Works (MLV) construit le modèle CNR X-10-a, numéros 45 à 50. Ces locomotives resteront en service pratiquement jusqu'à la fin du service de trains de banlieue du CN dans le couloir du Lakeshore.

The old and the new - Grand Trunk 4-6-4T 1540 was brand new when this obviously staged photo was taken in 1914 to compare the 1540 with the 1532 which had been built in 1892. CRHA Archives, Fonds Corley.

Deux générations se côtoient. La locomotive modèle 4-6-2T 1540 du Grand Tronc sort tout juste des ateliers quand cette photo est prise en 1914. Elle fait suite au modèle 1532, construit en 1892. Ces deux locomotives assurent le service de banlieue du GT dans l'Ouest-de-l'Île. La locomotive 1540 sera rebaptisée CNR 45. Archives de l'ACHF, Fonds Corley.

The CN Lakeshore trains used wooden equipment up to the mid-to-late 1950's when heavyweight steel cars, which had been displaced from intercity services, appeared for the final years of operation.

Jusque vers la fin des années 1950, les voitures sont en bois. Les voitures lourdes en acier ne feront leur apparition que dans les dernières années de service.



CNR 4-6-4T 47 pulls three heavyweight steel coaches into Dorval Station circa 1956. By this time the CNR commuter service had been cut back to Dorval (as was the running switch manoeuvre).

Gare de Dorval vers 1956. Locomotive-tender CNR 4-6-2 no 47 tirant trois voitures lourdes en acier. Le service de banlieue du CN se termine à Dorval et la manœuvre d'aiguillage a disparu.

MONTREAL — DORVAL											
	▼ 225	▼ 227	47	233	151	▼ 229	▼ 231	153			
Eastern Time	ExSat	Ex.	Daily	Stat.	Sat.	ExSat	Ex.Sa	Sun.			
Heure de l'est	&Sun	Sun.	Quot.	Sam.	Sam.	&Sun	&Sun	Sun.			
	Sa. et	Dim.	Quot.	Sam.	Sam.	Sa. et	Sa. et	Dim.			
	Di.ex.	ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.			
	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.			
MONTREAL	6:55	7:15	9:10	12:30	1:25	5:15	5:40	6:30			
St. Henri	7:06	7:28	9:20	12:40	1:35	5:25	5:50	6:40			
Turost East	7:16	7:36	9:30	12:50	1:45	5:35	6:00	6:50			
Convent	7:26	7:46	9:40	1:00	1:55	5:45	6:10	7:00			
Lachine	7:36	7:56	9:50	1:10	2:05	5:55	6:20	7:10			
Dixie	7:46	8:06	10:00	1:20	2:15	6:05	6:30	7:20			
DORVAL	7:56	8:16	10:10	1:30	2:25	6:15	6:40	7:30			
	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.			

	▼ 226	▼ 228	48	234	▼ 230	▼ 232	50	152			
Eastern Time	ExSat	Ex.	Daily	Stat.	Sat.	ExSat	Ex.Sa	Sun.			
Heure de l'est	&Sun	Sun.	Quot.	Sam.	Sam.	&Sun	&Sun	Sun.			
	Sa. et	Dim.	Quot.	Sam.	Sam.	Sa. et	Sa. et	Dim.			
	Di.ex.	ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.	Di.ex.			
	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.			
DORVAL	7:40	8:05	10:00	1:15	6:00	6:25	7:10	8:00			
Dixie	7:44	8:09	10:04	1:19	6:04	6:29	7:14	8:04			
Lachine	7:48	8:13	10:08	1:23	6:08	6:33	7:18	8:08			
Convent	7:52	8:17	10:12	1:27	6:12	6:37	7:22	8:12			
Dominion	7:56	8:21	10:16	1:31	6:16	6:41	7:26	8:16			
Turost East	8:00	8:25	10:20	1:35	6:20	6:45	7:30	8:20			
St. Henri	8:04	8:29	10:24	1:39	6:24	6:49	7:34	8:24			
MONTREAL	8:08	8:33	10:28	1:43	6:28	6:53	7:38	8:28			
	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.			

REFERENCE MARKS — RENVOIS

▼ Will not operate Fri. Dec. 25, 1959, Jan. 1 nor April 15, 1960.
 Ne circulera pas les ven., 25 déc., 1959, 1er janv., 15 avril, 1960.
 f Stops on signal. — Arrêt sur signal.

CRHA Archives, Fonds Kemp.

Canadian Pacific Railway

In 1893, the Canadian Pacific Railway constructed locomotive No. 624 in its Delormier Shops. This small suburban tank engines (and other heavier tank locomotives that followed) were specifically constructed to operate in commuter service. They were used primarily between Montreal and Ste. Therese, St. Eustache, Lanoraie, Joliette and Beaconsfield where turning facilities did not exist. Running time between Windsor Station and Pointe Fortune was approximately 2 hours and twenty five minutes making all local stops. Second class coaches were used on this, the first Lakeshore commuter train. Locomotive 624 was renumbered to 5990 and survived until 1924.

Service between Rigaud and Point Fortune was terminated with the abandonment of the line in 1941.

In 1904 the CPR built the first of some 200 suburban coaches for use on its system. These were initially numbered in the 300 series, they were soon renumbered into the 100's. These open platform, gas lit coaches were in service for over fifty years. Several decades later, CP began to gradually introduce heavyweight steel coaches into Lakeshore commuter service.

Le Canadien Pacifique

En 1893, le Canadien Pacifique construit la locomotive no 624 dans ses Ateliers Delorimier. Ce type de petites locomotives-tenders (tout comme les autres modèles plus lourds qui suivront) sont construites expressément pour le service de banlieue. Elles servent surtout entre Montréal et Sainte-Thérèse, Saint-Eustache, Lanoraie, Joliette et Beaconsfield, où il n'y a pas voie de retournement. Il faut environ 2 h 20 min pour aller de la gare Windsor à Pointe-Fortune en faisant tous les arrêts. Cette rame est équipée de voitures de deuxième classe. La locomotive 624 sera renommée 5990 et survivra jusqu'en 1924.

Le service entre Rigaud et Pointe-Fortune prend fin avec l'abandon de la ligne en 1941.

En 1904, le CPR construit la première de 200 voitures-coachs destinées au service de banlieue. Elle portent d'abord des numéros 300, puis par la suite des numéros 100. Ces voitures à passerelle ouverte, éclairées au gaz, resteront en service pendant plus de 50 ans, en fait jusqu'à ce que, quelques décennies plus tard, le CPR introduise graduellement les voitures lourdes sur sa ligne de banlieue.



Canadian Pacific Railway's second generation commuter coach were still of wooden construction, but with closed vestibules. Coach 187 was in train # 573 operating between Montreal and Vaudreuil when this photo was taken on May 23, 1947. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Les voitures-coachs du CPR de seconde génération sont encore en bois, mais le couloir est fermé. Cette photo, prise le 23 mai 1947, montre la voiture 187 du train no 573 circulant entre Montréal et Vaudreuil. Ernest L. Modler, Collection R. S. Ritchie.

Royal Hudson 2822, built by Montreal Locomotive Works in 1937, pulls out of Westmount Station in the mid 1950's, with a train comprised entirely of 800 series commuter coaches. On the adjacent track, another train, whose consist includes car 838, is probably backing the two miles to Windsor Station to load. Barely visible under the 838 are New York Central coaches being serviced in the Glen yard. Gene Collora, Stan Smaill Collection.

Les choses en restent là jusqu'en 1953, année où le Canadien Pacifique commande 40 voitures de passagers de grande capacité en acier léger à la Canadian Car and Foundry; elles portent des numéros 800. Leur mise en service marque la fin des voitures en bois dans le couloir du Lakeshore. Les voitures de cette série seront vendues à la STCUM en 1982. L'AMT les retirera en 2005, après quelque 52 ans d'utilisation. La voiture 827 a été conservée à Exporail; on peut monter à son bord tous les dimanches pour une excursion entre le Musée et la gare Des Bouleaux.



La Royal Hudson no 2822 fut construite par la Montreal Locomotive Works en 1937. On la voit ici, quittant la gare de Westmount au milieu des années 1950 avec une rame complète de voitures-coachs de la série 800. Sur la voie opposée, un autre train, avec une voiture no 838, effectue vraisemblablement une marche arrière vers la gare Windsor, à deux kilomètres de distance, pour prendre un chargement. Sous cette voiture 838, on entrevoit des voitures du New York Central en cours d'entretien dans la cour de triage Glen. Gene Collora, Collection Stan Smaill.

Not much changed until 1953 when Canadian Pacific ordered a fleet of 40 high capacity lightweight steel commuter passenger cars from Canadian Car and Foundry, these were numbered in the 800 series. The introduction of these cars marked the end of wooden passenger cars on the Lakeshore. The 800 series cars were sold to the STCUM in 1982. They were retired by the AMT in 2005 after some 52 years in service. Car 827 is preserved at Exporail and operates Sundays on the demonstration train ride from the museum to Des Bouleaux Station.



Car 827 was donated to the CRHA by AMT and is the backbone of our Sunday demonstration train service between Barrington and Des Bouleaux Stations. Here we see 827 and ex-National Harbours Board Alco 1002 ready to depart on August 15, 2010. C. S. Cheasley.

L'AMT a fait don de la voiture no 827 à l'ACHF. Elle est l'attraction du circuit du dimanche entre les gares Barrington et Des Bouleaux. On la voit ici le 15 août dernier avec l'ancienne locomotive Alco 1002, construite pour la National Harbours Board. C. S. Cheasley.

In 1957, Canadian Pacific introduced rail diesel cars (RDC) to the Lakeshore commuter service. These reliable, self-propelled, stainless steel passenger cars had the advantage of being able to be driven from either end thereby eliminating the need to wye locomotives at the end of the line.

Noteworthy were the consists on Christmas Eve and election day that saw concentrated high volume of passengers on the afternoon trains. On many occasions as many as twelve RDCs were used on one train. The black pall of RDC exhaust smoke lingering in the air long after the train had accelerated out of a suburban station remains a fond remembrance of the fans of this type of rail equipment.



In 1970, after an intensive study to determine what type of equipment would be best suited to the needs of modern commuter service, Canadian Pacific took delivery of a fleet of nine multi-level gallery cars from Canadian Vickers Limited. These were the first double deck commuter cars to be used in Canada, the Chicago & North Western, Chicago, Burlington & Quincy, Rock Island and Milwaukee Road operated somewhat similar fleets in the windy city's commuter service. Built of lightweight stainless steel construction, control cars allowed for push-pull operation.

In July 1974, a trainset of Gallery Cars was loaned to GO Transit in Toronto for a period of time for testing. Over the ensuing years, GO Transit proceeded to convert their fleet entirely to multi-level cars which today numbers 495 cars with another 20 on order!

MUCTC train # 13 consisting of F unit 1304 and ex-CPR Bi-level cars departs Dorion Station in October, 1988. R. S. Ritchie.

Le train no 13 de la CTCUM, composé d'une locomotive 1304 et de voitures à étage ex-CPR, quittant la gare Dorion en octobre 1988. R. S. Ritchie.



En 1957, le Canadien Pacifique met en circulation des autorails diesels sur la ligne de banlieue de l'Ouest-de-l'Île. Ces voitures en acier inoxydable autotractées sont fiables et ont l'avantage de pouvoir être conduites à partir de l'une ou l'autre extrémité, ce qui élimine le besoin de les tourner en bout de ligne.

La veille de Noël et les jours d'élections en particulier, l'affluence est à son comble dans les trains de l'après-midi. Il n'est pas rare de voir jusqu'à 12 autorails par train. Ceux qui aimaient ce type de matériel se rappelleront avec nostalgie la longue traînée noire qui flottait dans l'air bien après que le train eut quitté la gare...

A pair of Rail Diesel Cars terminates its run at 'the old' Vaudreuil Station, which was the western terminus for most CPR lakeshore commuter trains except the few that proceeded on to Rigaud. CRHA Archives, Fonds Kemp 662.

Deux autorails diesels Budd devant la (vieille) gare de Vaudreuil, terminus de tous les trains de banlieue du CPR qui desservent l'Ouest-de-l'Île, à l'exception de Rigaud. Budd met ces voitures en circulation sur cette ligne à la fin des années 1950. Archives de l'ACHF, Fonds Kemp 662.

En 1970, après une étude exhaustive visant à déterminer le type d'équipement le plus approprié aux besoins de transport modernes, le Canadien Pacifique prend livraison de neuf voitures à étage de la compagnie Canadian Vickers Limited. Ce sont les premières voitures à deux niveaux en service au Canada. Seules les compagnies de chemins de fer Chicago & North Western, Chicago, Burlington & Quincy, Rock Island et Milwaukee Road utilisent ce type d'équipement pour assurer le service de banlieue. Les voitures-pilotes, en acier inoxydable léger, permettent de conduire le train depuis l'une ou l'autre de ses extrémités.

En juillet 1974, plusieurs de ces voitures sont louées au réseau GO (GO Transit) à Toronto pour une période d'essai. Dans les années suivantes, le CPR remplace son parc par des voitures à deux niveaux; aujourd'hui, elles sont au nombre de 495, sans compter 20 autres en commande!

By 1960, rail commuter services in Montreal had become, in fact if not in name, urban transit services. It would take another 25 years for the governments to recognize this fact and move to integrate the commuter train services with bus and subway networks. On October 1, 1982, the Montreal Urban Community Transportation Commission (MUCTC) took over responsibility (as well as the rolling stock) for the operation of the Lakeshore commuter trains. This brought to an end the era of Canadian Pacific Railway's scheduled passenger services. The CPR's last passenger train was No. 255 that departed Windsor Station at 11:40 PM on September 30, 1982.



At the outset, AMT acquired the fleet of locomotives and cars used by the MUCTC to provide service on the Rigaud line from Canadian Pacific Railway. In 1989 the MUCTC acquired a fleet of commuter coaches and cab-cars from Bombardier based on the New Jersey Transit Comet type commuter equipment to complement the aging former steam-heated 800 series cars and multi-level cars acquired from the CPR. The CTCUM also purchased four second hand Pointe Saint Charles rebuilt GP-9s from CN and seven former VIA / CN steam generator cars that were converted into Head End Power generator cars.

June 21, 1989 was the first day of operation of the new Bombardier single level commuter coaches and cab-cars. On the left, MUCTC train #19, with cab-car 708, coaches and VIA 6422, is ready to depart Windsor Station. R. S. Ritchie.

Les nouvelles voitures-coachs à niveau unique et les voitures-pilotes de Bombardier sont mises en service pour la première fois le 21 juin 1989. Sur la gauche de la photo, on peut voir le train no 19 de la CTCUM, équipé d'une voiture-pilote no 708, de voitures-coachs et tracté par la locomotive VIA 6422, prêt à partir de la gare Winsor. R. S. Ritchie.

En 1960, les services de trains de banlieue à Montréal sont devenus, même s'ils n'en portent pas le nom, des services de transport urbain. Il faudra encore 25 ans aux gouvernements pour reconnaître cet état de fait et intégrer le réseau de trains de banlieue au réseau d'autobus et de métro. Le 1er octobre 1982, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) prend en charge l'exploitation (et le matériel roulant) des trains de banlieue. L'époque du trafic régulier passagers du Canadien Pacifique est désormais révolue. Le dernier train de voyageurs du CPR, le no 255, quitte la gare Windsor le 30 septembre 1982 à 23 h 40.

Hawker Siddley built multi-level cars had the honour of forming the consist of Canadian Pacific Railway's last passenger train which rolled out of Windsor Station at 11:40 PM on September 30, 1982. CRHA Archives, Fonds Angus 20495.

Hawker Siddley, à qui l'on doit les voitures à étage, a eu l'honneur de former la rame du dernier train de passagers du Canadien Pacifique, que l'on voit ici quittant la gare Windsor à 23 h 40, le 30 septembre 1982. Archives de l'ACHF, Fonds Angus 20495.

Dès sa création, l'AMT fait l'acquisition du parc de locomotives et de voitures utilisées par la CTCUM pour desservir la ligne Rigaud du Canadien Pacifique. Puis, en 1989, la CTCUM acquiert des voitures-coachs et des voitures de tête de Bombardier, du type des Comet, conçues pour la New Jersey Transit pour compléter ses voitures de la série 800 chauffées à la vapeur et celles à deux niveaux achetées au CPR, qui commencent à prendre de l'âge. La CTCUM achète également au CN quatre locomotives GP-9 remises à neuf dans les ateliers de Pointe-Saint-Charles et sept anciens fourgons-chaudières du CN/ Via reconvertis en fourgons-générateurs (HEP).



The introduction of the 700 series Comet cars in 1989 allowed the earlier-built 800 series cars to be used in push pull operation. Past practice was to loop the trains at the Glen, and wye them at Dorion or Rigaud. Adding 4 locomotives and 24 passenger cars allowed MUCTC to run a vastly increased service on this line. Six train sets were at the time required to run the regular weekday service: one departing from Rigaud, and five departing from Dorion (one of which one making two inbound morning trips and another one flipping at Beaconsfield). However, STCUM did not seize on the opportunity to increase off-peak and weekend service, which to this day remains skeletal.

Most trains operated from the downtown Lucien L'Allier terminal (just west of Windsor Station) at the eastern end of Canadian Pacific's Westmount Subdivision. At that time the western terminus was Dorion, on the Vaudreuil Subdivision, 18.9 miles from Montreal. A single round trip operated through to and from Rigaud, Quebec on what was left of the Montreal & Ottawa Subdivision, a 29.4 mile run from downtown Montreal.

Upon its inception in 1995, the AMT takeover of the Rigaud line spelled little initial change, as all attention was given to the recently re-opened Deux-Montagnes line. FP7's kept on pulling and pushing ageing Canadian Car & Foundry 800 series cars and Vickers-built 900 series gallery cars.



AMT multi-level car 2000, a 2004 Bombardier product, leads train 121 into Valois Station on September 7, 2010. Peter Murphy.

La voiture à multiples niveaux de la série 2000 de l'AMT, construite en 2004 par Bombardier, à la tête du train no 121, pénètre dans la gare Valois le 7 septembre la même année. Peter Murphy.

AMT train 24 is set for its 13:55 departure from its originating 'new' Vaudreuil station on route to Montreal's Lucien L'Allier terminal. It's a cold brisk day on February 11, 2008 as the final passengers prepare to board the train. Power for the train is AMT GP9RM 1310, followed by an electric generator car and six coaches. The 1310 is the first of four former Canadian National GP9 units rebuilt at Point St. Charles Shops in 1990, which was previously STCUM 1310, and originally CN 4346, it was built in 1959. Michael Leduc.

13 h 55. Le train 24 de l'AMT s'apprête à quitter la (nouvelle) gare de Vaudreuil à destination du terminal Lucien-L'Allier, à Montréal. Par une froide journée d'hiver – nous sommes le 11 février 2008 –, les derniers passagers se préparent à embarquer. La rame se compose d'une locomotive AMT GP9RM 1310, d'une génératrice électrique et de six voitures. La 1310 est la première de quatre anciennes GP9 du Canadien Pacifique remises en état dans les ateliers de Pointe-Saint-Charles en 1990. Avant cela, c'était une 1310 de la CTCUM et encore avant, une 4346 du CN, construite en 1959. Michael Leduc.

La sortie des voitures Comet de la série 700, en 1989, permet d'utiliser les voitures plus anciennes de la série 800 comme voitures de train de banlieue. Auparavant, les trains faisaient une boucle en Y à la gare de triage Glen et viraient de la même manière à Dorion ou Rigaud. L'ajout de quatre locomotives et de 24 voitures permet à la CTCUM d'augmenter considérablement le service sur cette ligne. Six rames assurent le service les jours de semaine : une au départ de Rigaud et cinq au départ de Dorion (l'une d'elles fait deux allers-retours en matinée et une autre tourne à Beaconsfield). Il est dommage que la CTCUM n'ait pas profité de l'occasion pour accroître son service en dehors des heures de pointe et les fins de semaine, service qui laisse encore beaucoup à désirer.

La plupart des trains partent du terminal Lucien-L'Allier (à l'ouest de la gare Windsor) à l'extrémité est de la subdivision de Westmount du Canadien Pacifique. À cette époque, le terminus ouest est Dorion, sur la subdivision de Vaudreuil, à 30 km de Montréal. Un seul train fait l'aller-retour au départ et à destination de Rigaud en utilisant le tronçon restant de la subdivision Montréal & Ottawa, un parcours de 47 km à partir du centre-ville.

La prise en charge de la ligne Rigaud par l'AMT, dès sa création en 1995, ne change rien à cette situation. Toute l'attention est tournée vers la ligne Deux-Montagnes, qui vient d'être remise en service. Les locomotives FP7 continuent de conduire des voitures série 800 de la Canadian Car & Foundry et des voitures à étage série 900 construites par Vickers, toutes caduques.



Fast-forward to today. Any hopes for a significant expansion of frequencies on this route have yet to be realized. A seventh trainset was introduced in 2009, allowing an additional morning and afternoon departure. Moreover, the afternoon flip has been replaced by a full-length departure to Vaudreuil, deadheading back to Lucien L'Allier as train number 28.

The most significant change was moving the evening / weekend servicing and lay-over location from a small yard adjacent to the CP main line west of Dorion to a purpose-built facility at MP 2.62 of the CP's M&O Subdivision. Trains that formerly originated or terminated at Dorion now do so at the new Vaudreuil station adjacent to this facility. To make operations more fluid on this short stretch of single track line, CTC was added between Dorion and mile 2.62. On July 1, 2010 service beyond Vaudreuil was cut-back to Hudson (from Rigaud) because of a funding dispute with the town of Rigaud. There is talk of service being increased from one to two trains per day to Hudson, but nothing concrete has come of this to date.

Jetons maintenant un rapide coup d'œil sur la situation actuelle. Il y a peu d'espoir de voir la fréquence des trains augmenter sur ce tracé. Une septième rame a été mise en service en 2009 pour permettre un autre départ en matinée et un autre en après-midi. Qui plus est, le trajet de l'après-midi a été remplacé par un train direct à destination de Vaudreuil, qui revient à vide au terminal Lucien-L'Allier sous le numéro 28.

Le changement le plus important a consisté à déplacer le service de soirée et de fin de semaine et à remplacer la petite cour de triage servant de gare d'attente, proche de la ligne principale du CPR, à l'ouest de Dorion, par des installations construites spécialement au PM 2.62 de la subdivision M&O du CPR. Les trains qui terminaient auparavant à Dorion ou en partaient utilisent maintenant la nouvelle gare de Vaudreuil, qui jouxte ces installations. Pour rendre les opérations plus fluides sur ce court tronçon à voie unique, une commande centralisée de la circulation (CCC) a été ajoutée entre Dorion et le PM 2.62.

Le 1er juillet 2010, le service au-delà de Vaudreuil a été réduit et Hudson a remplacé Rigaud

c o m m e terminus (à cause d'un différend avec la Ville concernant le financement). On parle de faire passer le service jusqu'à Hudson à deux trains par jour, mais rien de concret n'a été décidé à ce jour.



AMT control car 110 pulls to a stop in front of the Rigaud train station for the last time on Wednesday afternoon, June 30, 2010. As of Thursday morning, Hudson became the western terminus for the AMT commuter service. Peter Murphy.

La voiture-pilote no 110 de l'AMT s'arrête à la gare de Rigaud pour la dernière fois l'après-midi du mercredi 30 juin 2010. Le lendemain, la gare Hudson prendra la relève comme terminus du service de trains de banlieue de l'AMT. Peter Murphy.

AMT has a grand plan of building a third main track along CP's Vaudreuil subdivision between Dorval and Ste-Anne-de-Bellevue, which would allow it to run up to 84 daily trains to and from an upgraded and expanded Lucien L'Allier station. So far, funding for this plan has not been approved.

L'AMT a le projet grandiose de construire une troisième ligne principale le long de la subdivision de Vaudreuil du CPR, entre Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue. Cela permettrait d'exploiter 84 trains journaliers dans les deux sens et nécessiterait l'agrandissement et la modernisation de la gare Lucien-L'Allier. Le financement de ce projet n'a pas encore été approuvé.

continued on page 221

Stan's Photo Gallery

September – October, 2010

By Stan Smaill

French Version, Denis Vallières

Introduction

Montreal, Canada's island metropolis, is penetrated by a fantastic network of railway lines that for years have provided numerous routes for commuter rail services. Initially, when railways had a monopoly on surface transportation, commuter rail was a profitable and competitive business. They helped develop the bedroom communities around Montreal's urban core. The Grand Trunk Railway competed aggressively with the Canadian Pacific's new main line along the 'Lakeshore' route to Pointe Claire, Beaconsfield and Vaudreuil. American carrier New York Central operated a complete 'suburban' service originating at CPR's Windsor Station and terminating at Valleyfield, Quebec. Tramway and interurban services such as the Montreal Tramways and the storied Montreal and Southern Counties (M&SC) offered competitive commuter services from the suburbs well into the nineteen fifties.

The advent of the automotive age saw the demise of many of these services. Only the CPR Lakeshore service and the CNR Mount Royal tunnel service survived long enough to receive government funding to continue operations and to eventually become the responsibility of the Agence métropolitaine de transport (AMT). AMT continues to add commuter rail services as their budget allows. Commuter trains once again operate over routes that had been discontinued for years. Indeed, the map below titled 'LAMT en Bref' shows projected future additions to the AMT commuter rail network that includes long gone routes such as the M&SC to Chambly-Marieville, the NYC to Châteauguay-Beauharnois and a service to Laprairie on the CN Massena Spur.

This photo gallery feature a sampling of Montreal's diverse commuter train operations both past and present. The efforts of AMT are truly appreciated to maintain and revive this necessary form of transportation. Therefore, this photo gallery is dedicated to Joel Gauthier, President and General Manager of AMT and all the railway employees at CPR, CN and AMT who operate Montreal's present day commuter rail services.

Les photos de Stan

Septembre – Octobre 2010

Par Stan Smaill

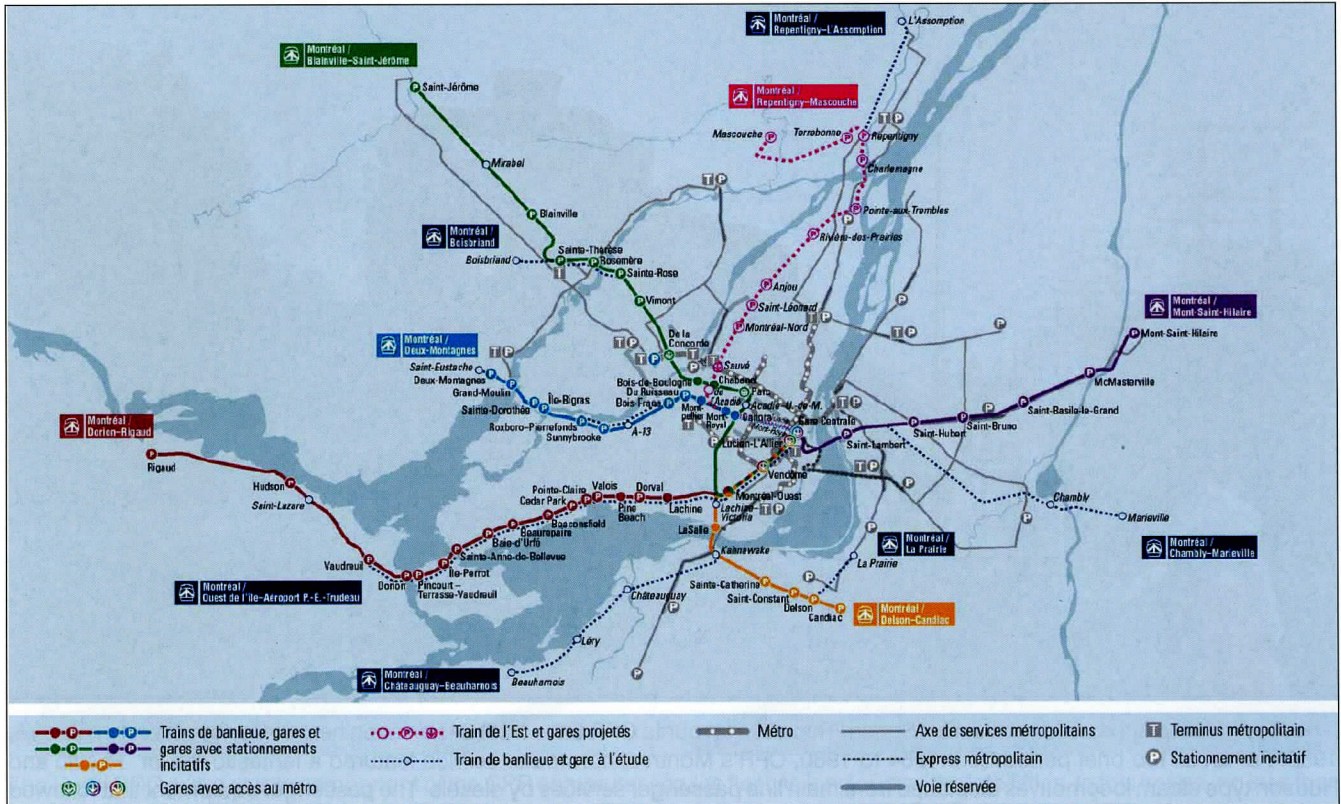
Version française : Denis Vallières

Avant-propos

Depuis fort longtemps, la ville de Montréal, métropole du Canada, est couverte par un impressionnant réseau de voies ferrées, ce qui offre la possibilité d'établir de nombreuses lignes de trains de banlieue. À l'époque où le chemin de fer possédait le monopole du transport de surface, le service de trains de banlieue était lucratif et compétitif. Ce service a favorisé le développement des villes-dortoirs en périphérie du noyau urbain de Montréal. Le Chemin de fer du Grand Tronc était en compétition avec la nouvelle ligne principale du Canadien Pacifique, le long du Lakeshore, vers Pointe-Claire, Beaconsfield et Vaudreuil. De son côté, le transporteur américain, le New-York Central, offrait un service complet de trains de banlieue à partir de la gare Windsor du CPR vers Valleyfield au Québec. La Commission des tramways de Montréal (CTM) développait pour sa part un service de tramways urbains tandis que le Montreal & Southern Counties (M&SC), jusque dans les années 1950, offrait un service de banlieue compétitif.

L'avènement de l'automobile a changé bien des choses. Seules les lignes du Lakeshore du CPR et du tunnel du Mont-Royal du CNR ont survécu assez longtemps pour profiter de fonds gouvernementaux afin de poursuivre leurs activités. Elles ont par la suite été placées sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui continue à améliorer les services de banlieue en fonction des budgets qui lui sont attribués. D'anciennes lignes de trains réapparaissent après de longues années d'absence. La carte ci-dessous, L'AMT en bref, décrit les futurs projets du réseau de l'AMT, dont le rétablissement de longs parcours depuis longtemps disparus tels que la ligne de Chambly à Marieville du M&SC, celle de Châteauguay à Beauharnois du NYC et le service vers La Prairie sur l'embranchement Massena du CN.

Nous vous présentons ici des photos illustrant un échantillon des divers trains de banlieue de Montréal, tant ceux d'autrefois que ceux d'aujourd'hui. Les efforts de l'AMT pour maintenir et perfectionner ce type de transport, rendu nécessaire, sont grandement appréciés. Cette galerie de photos est dédiée à Joël Gauthier, président-directeur général de l'AMT, ainsi qu'à tous les employés des chemins de fer CPR, CN et AMT qui travaillent actuellement à améliorer le réseau de trains de banlieue à Montréal.



Plan showing commuter railway lines currently operating, the line to Mascouche which is presently under construction, as well as future lines which are presently being studied by the AMT.

Plan illustrant les lignes actuelles du service de banlieue, la ligne de Mascouche actuellement en construction ainsi que les lignes présentement à l'étude par l'AMT.

The mighty New York Central operated a commuter service between Montreal and Valleyfield, Quebec until the mid fifties. The service was gradually scaled back to basically an 'all stops' local which operated between CPR's Windsor Station in Montreal and Malone, New York until 1958. In this marvellous colour view from August 9, 1951, NYC K11 4-6-2 4597 has train 232 on the move toward Châteauguay, Beauharnois and Valleyfield. If AMT have their way, service may someday be restored to this route. We can only hope! R. S. Ritchie .

Le majestueux New-York Central (NYC) offrait un service de banlieue entre Montréal et Valleyfield au Québec jusqu'au milieu des années 1950. Le service fut réduit graduellement à un train local avec arrêts fréquents entre la gare Windsor du CPR à Montréal et Malone dans l'État de New York jusqu'en 1958. Sur cette splendide photo en couleur du 19 août 1951, nous apercevons la locomotive K11 4-6-2 no 4597 du NYC devant le train no 232 en route vers Châteauguay, Beauharnois et Valleyfield. L'AMT projette de rétablir un jour ce service. Nous ne pouvons qu'espérer que cela se réalise! R.S. Ritchie.





'The lady in red' glances back at Hector "Punch" Racicot's favourite CPR G3 – 4-6-2 2459 – seen here at Montreal West on June 5, 1959. For an all too brief period from 1954 to 1960, CPR's Montreal commuter service featured a fantastic mix of Pacific and Hudson type steam locomotives displaced from main line passenger services by diesels. The passenger equipment that followed the tenders of these steam engines included displaced steel heavyweight coaches and the new lightweight 800 series commuter cars built by Canadian Car and Foundry in 1953 and 1954. C.G. Parsons-Smaill Collection.

Montréal-Ouest, le 5 juin 1959. La « dame en rouge » jette un coup d'œil sur la locomotive préférée d'Hector « Punch » Racicot, la G3 4-6-2 no 2459 du CPR. Pendant une trop courte période, de 1954 à 1960, on utilisa de magnifiques locomotives de types Pacific et Hudson sur les trains de banlieue de Montréal. Elles avaient été remplacées sur les lignes principales de trains passagers par des diesels. Les voitures lourdes qui se suivent derrière les tenders de ces locomotives sont insérées parmi les nouvelles voitures légères de la série 800; ces dernières ont été construites par la Canadian Car&Foundry entre 1953 et 1954. Collection C.G. Parsons-Smaill.

Some things survive! On June 5, 1959 CPR H1B Hudson 2816 has a Rigaud local westbound at Westminster Avenue crossing in Montreal West. Over fifty years later 2816 is in operating condition as the CPR's rolling railway history ambassador; the interlocking tower seen in the background is still extant as the Town of Montreal West's local history museum; in addition car 827 behind 2816's tender is a featured operating exhibit at Exporail! C.G. Parsons-Smaill collection.



Elle a survécu! Le 5 juin 1959, la locomotive H1B Hudson no 2816 du CPR, affectée à la ligne de Rigaud, traverse l'avenue Westminster à Montréal-Ouest en direction ouest. La 2816 fut restaurée 50 ans plus tard et est actuellement utilisée sur un train historique du CPR. Le poste d'enclenchement en arrière-plan est devenu un musée historique local de Montréal-Ouest. La voiture no 827 derrière le tender de la 2816 fait partie de la collection d'Exporail. Collection C.G. Parsons-Smaill.



The Budd RDC was a staple component of the CPR commuter service fleet as long ago as the late fifties. In this image, no less than twelve RDC's are the equipment for train First 243 on Christmas Eve back in 1964. On Christmas and New Years eves, office staffs worked only half days and the CPR adjusted commuter train schedules to accommodate the noontime rush of passengers. Fred Angus, R. S. Ritchie Collection.

À la fin des années 1950, le parc de véhicules pour le service de banlieue comprenait des automotrices de type RDC (Rail Diesel Car) construites par Budd. Cette illustration montre que le train no 243 de la veille de Noël 1964 ne comptait pas moins de 12 automotrices RDC. La veille de Noël et du Jour de l'An, le CPR ajustait son horaire en fonction des journées réduites des travailleurs du centre-ville. Ainsi, il offrait un service accru à l'heure du midi pour répondre à l'affluence soudaine des usagers retournant à la maison. Fred Angus, collection R.S. Ritchie.

CPR sectionman Harvey Brisebois takes a break from the springtime ritual of oiling joints at the Glen Extension to salute engineer Pete Fitchell eastbound with a Rigaud train in the charge of FP7 4069 in June 1970. Harvey was the crossing watchman for years at the Elmhurst Avenue tower seen in the background behind 4069's train. The 4069 survives in operating condition at the West Coast Railway Association's museum in Squamish, British Columbia. Stan J. Smaill.

Juin 1970, le cantonnier Harvey Brisebois, responsable de la lubrification des joints de rail au triage Glen, un rituel printanier, prend une pause pour saluer le mécanicien Pete Fitchell. Celui-ci est aux commandes de la locomotive FP7 no 4069 en direction de Rigaud. Harvey a été longtemps le gardien du passage à niveau dans la tour de la rue Elmhurst, qu'on aperçoit en arrière-plan. La 4069 est actuellement en état de marche au musée du West Coast Railway Association de Squamish en Colombie-Britannique. Stan J. Smaill.





“Only you rail buffs like Alcos!” So said CPR engineer W.J. “Bill” Riley who is at the throttle of FPA2 4094 bound for Westmount with a vengeance with a Vaudreuil local in this December 1970 view. Engineer Riley was a frequent visitor to the Smaill home and had actually called the photographer alerting him to the fact that 4094 was substituting for an ailing FP7. Stan J. Smaill.

« Rien ne force sur les rails comme une Alco! » Ainsi s'exclame avec détermination, en ce mois de décembre 1970, le mécanicien du CPR, W.J. « Bill » Riley, aux commandes de la locomotive FPA2 no 4094 à la tête du train local en provenance de Vaudreuil et en direction de Westmount. Le mécanicien Riley, qui visitait fréquemment Smaill à la maison, avait averti auparavant le photographe que la 4094 remplacerait une FP7 agonisante. Stan J. Smaill.

In 1974, the CPR participated in an exchange of equipment program with Toronto's GO Transit. The CPR sent their nine Vickers built 'gallery' cars to Toronto for GO Transit to test the feasibility of the double deck commuter car concept. In exchange, GO transit supplied at least one set of single level Hawker Siddley commuter cars hauled by a 9800 series GP40, with a 900 series ex F unit control cab on the opposite end. GO GP40 9810 has train 273 westbound for Rigaud in June of 1974. Stan J. Smaill.



En 1974, le CPR a participé à un programme d'échange d'équipement avec GO Transit de Toronto. Il a ainsi envoyé là-bas neuf voitures Gallery construites par Vickers, afin qu'on y effectue sur le réseau du GO Transit des tests de faisabilité du concept de voiture à double niveau. En contrepartie, GO Transit a fourni au moins un train de voitures à simple niveau construites par Hawker-Siddeley, tiré par une locomotive GP40 de la série 9800. À l'autre extrémité du convoi, une voiture de série 900 est équipée d'une cabine de contrôle provenant d'une ancienne locomotive de type F. Juin 1974, la GP40 no 9810 est à la tête du train no 273, en direction ouest vers Rigaud. Stan J. Smaill.



In 1989, significant equipment changes were introduced affecting commuter services operated by the CPR for the Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM). Bombardier built 'Comet' coaches were introduced and for a brief period a variety of locomotives equipped with a head end electrical power supply (HEP) were used, including a number of VIA Rail LRC locomotives. VIA engine 6903 is the motive power for train 24 at Dorion, Quebec on July 17, 1989. Train 24 is operating on the north track because of repairs being done to the south track spans of the Ste. Anne's bridge. R. S. Ritchie.

En 1989, il y eut d'importants changements dans le parc de véhicules ferroviaires au moment où le CPR exploitait les trains de banlieue pour la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM). On utilisa, par exemple, les nouvelles voitures Comet construites par Bombardier. Elles furent attelées pendant une courte période à une variété de locomotives, dont un certain nombre de LRC de Via Rail équipées du système d'alimentation électrique pour les voitures Head End Power (HEP). Le 17 juillet 1989, la locomotive no 6903 de Via Rail est à la tête du train no 24 à Dorion au Québec. Le train est sur la voie nord, car on effectue des travaux sur les travées de la voie sud sur le pont de Sainte-Anne-de-Bellevue. R.S. Ritchie.

The new order and the durable relic stand side by side at Windsor Station on June 21, 1989. Train 19 has a set of brand new Bombardier coaches pushed by VIA F40PH 6422 on the rear. Adjacent to AMT 708 is venerable FP7 1302 on train 211 to Rigaud in the charge of engineer Pete Fitchell. Both Pete and 1302 were fixtures on the Rigaud train for years. R. S. Ritchie.

Un nouvel équipement et une relique persistante sont alignés côte à côte à la gare Windsor en ce 21 juin 1989. Le train no 19 est constitué des nouvelles voitures Bombardier poussées par la locomotive F40PH no 6422 de Via Rail. Sur la voie adjacente, on aperçoit la vénérable FP7 no 1302 en tête du train no 211 de Rigaud sous les commandes du mécanicien Pete Fitchell. Celui-ci fut affecté au train de Rigaud avec cette même locomotive pendant plusieurs années. R.S. Ritchie.





Not on the CPR and not a detour train either: FP7 1305 is at St. Isidore Junction on the CNR Massena Sub back on July 25, 1990 operating as part of an emergency South Shore commuter rail service. Trains ran from near Mercier, Quebec to St. Lambert as a result of the closure of both the Mercier Bridge and the CPR St. Lawrence River bridge caused by a protest action by residents of Kahnawake. Two sets of 800 series coaches hauled by ex CPR FP7's provided this interim service. Ray Farand.

La locomotive FP7 no 1305 n'est ni sur le réseau du CPR ni en détournement. En fait, il s'agit ici d'un train d'urgence pour le service de banlieue de la rive sud. On l'aperçoit en ce 25 juillet 1990 à la jonction Saint-Isidore sur la subdivision Massena du CNR, provenant d'un lieu à proximité du pont Mercier au Québec et se dirigeant vers Saint-Lambert. Ce service temporaire a été établi après la fermeture du pont Mercier en raison d'un mouvement de protestation des résidents de Kahnawake. Deux convois composés de voitures des série 800 tirées par des FP7 du CPR assurent le service intérimaire. Ray Farand.

Now for some CNR Montreal commuter service images! CNR X10 4-6-4T 49 is accelerating through the crossover at Dorval, Quebec in the performance of a running switch. The tail end of 49's train will roll westward on the eastward track while 49 waits in the clear on the westbound track. When the coaches clear, 49 will move eastward through the crossover and return to Montreal tank first with her train from Dorval. X10 4-6-4T 49 survives as a prized exhibit at Exporail; sisters 46 and 47 are also extant. Paul McGee.



Maintenant, quelques images du service de banlieue de Montréal du CNR! La locomotive X10 4-6-4-T no 49 du train du CNR accélère sur la voie de croisement à Dorval au Québec, lors d'une manœuvre d'aiguillage. La no 49 ira s'atteler à l'arrière du train, puis empruntera la voie de croisement pour se diriger ensuite en direction est, de Dorval vers Montréal, tender par devant. Cette locomotive est devenue une pièce de collection particulièrement prisée à Exporail. Les locomotives similaires no 46 et no 47 sont aussi conservées. Paul McGee.



The CNR Lakeshore commuter service was dieselized late in 1959 using a variety of CNR diesels. Diesels had a short run as the service was terminated on June 30, 1960. The last train, number 229, powered by GMD1 1032, is seen here at Turcot East on June 30, 1960. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

La traction des trains de banlieue du CNR sur la ligne du Lakeshore passa au diesel à la fin de 1959, d'où le recours à une grande variété de locomotives diesels. Cependant, ce service fut retiré dès le 30 juin 1960. On aperçoit ici, à Turcot-Est, le dernier train, le no 229, tracté par la GMD1 no 1032. Ernest L. Modler, collection R. S. Ritchie.

Portal Heights was the first station encountered literally at the north portal of the famous Mount Royal Tunnel. In the present day AMT era, this station has been renamed 'Canora', which is a contraction of 'Canadian Northern Railway'. This is fitting since it was the Canadian Northern Railway who built the tunnel to gain access to Montreal and encourage upscale suburban development, particularly the Town of Mount Royal. For years, electric locomotives, such as 9101 with a heavyweight passenger car consist seen here at Portal Heights in 1949, hauled legions of commuters to and from Montreal just as AMT's EMUs do today. Omer Lavallee, R. S. Ritchie Collection.

Portal Heights est la première gare qu'on rencontre à la sortie du tunnel du Mont-Royal. Avec la venue de l'AMT, le nom de la gare a été changé pour Canora, une contraction de Canadian Northern Railway. Le tunnel a été construit par le Canadian Northern afin de donner un accès au centre-ville de Montréal et pour encourager le développement de la ville de Mont-Royal. Nous apercevons la locomotive électrique no 9101 à la tête de voitures lourdes à Portal Heights en 1949, transportant de nombreux banlieusards quittant Montréal ou y entrant, tout comme le fait l'AMT aujourd'hui avec ses convois à unités motrices électriques (EMU). Omer Lavallée, collection R. S. Ritchie.





MU's built in the mid fifties by Canadian Car and Foundry were also mainstays of the CNR tunnel line commuter fleet until 1995. The equipment consisted of M series motors and T series trailer coaches. In January 1962, trailer car T7 is leading a Montreal bound local at St. Eustache for Montreal's Central Station. A sister trailer car perished in a terrible head on collision with a freight train in the early sixties near Roxboro, Quebec, Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.

Construites au milieu des années 1950 par la Canadian Car&Foundry, les unités motrices (MU) furent utilisées sur la ligne empruntant le tunnel du CNR jusqu'en 1995. Ce parc comprend des voitures automotrices de série M et des voitures-remorques de série T. En janvier 1962, la voiture-remorque T7 est en tête d'un train local en provenance de Saint-Eustache, en route vers la gare Centrale de Montréal. Une remorque semblable a été détruite lors d'un terrible face à face avec un train de marchandises à Roxboro au Québec dans les années 1960. Ernest L. Modler, collection R. S. Ritchie.

One of the interesting services provided during the summer months until the nineteen sixties was a summer only 'beach train' service from Montreal to Calumet Beach. This service used steam locomotives such as the bi-directional X10 4-6-4T's and a wide variety of diesels after 1960. Electric haulers such as 181 shown in the photo would haul the train to St. Eustache (later Deux Montagnes). Diesels would then handle the train to Pointe Calumet leaving the CNR Montfort Subdivision at Oka Junction. In this circa 1961 view, rare MLW CNR RSC24's 1801 and 1800 are the diesel power for the beach train. Ernest L. Modler, R. S. Ritchie Collection.



Jusque dans les années 1960, pendant la période estivale, un service complémentaire était offert aux vacanciers. En effet, le « train de plage » amenait ces derniers à la plage de Pointe-Calumet. On utilisait dans ce cas des locomotives à vapeur de type X10 4-6-4T, puis, après 1960, une variété de diesels. La locomotive électrique no 181, que nous apercevons sur cette photo, amènera le train jusqu'à Saint-Eustache. De là, une locomotive diesel prendra la relève, quittant la subdivision Montfort du CNR jusqu'à la jonction Oka. Dans ce rare cliché, pris autour de 1961, nous apercevons deux RSC24 du CNR construites par MLW, les nos 1801 et 1800, qui sont à la tête du train de plage. Ernest L. Modler, collection R. S. Ritchie.



CNR GE 6710 is at 'EJ', the crossing of the CNR Mount Royal Subdivision with the Joliette Subdivision. 'EJ' takes its name from Eastern Junction or Jonction de L'Est in French. The venerable GE box cabs would operate until 1995 and by then were the oldest locomotives in common carrier service in North America. Today's plans for this location will see this crossing grade separated with the commuter line actually passing under the CN Joliette Subdivision. Ray Farand.

La locomotive no 6710, construite par General Electric (GE), est à la jonction de l'Est, là où la voie de la subdivision Mont-Royal traverse celle de la subdivision Joliette. Ces vénérables locomotives GE de type Box Cab seront en service jusqu'en 1995; elles deviendront alors les locomotives qui auront été en service régulier le plus longtemps en Amérique du Nord. Présentement, on planifie de faire passer la voie du train de banlieue sous la voie de la subdivision Joliette du CN, ce qui éliminerait le croisement à niveau. Ray Farand.

In the 1950's CNR acquired three steeple cab locomotives, numbered in the 200s, from GE to supplement the older GE and English Electric box cabs. In the 1970s, the CNR renumbered the engines and MU cars and trailers into the 6700 series. At this time, former VIA main line coaches began to supplement the older twelve wheel, heavy weight coaching stock. In this view from 1991, steeple cab 6727 leads a northbound rush hour train near Monkland. Ray Farand.

En 1950, le CNR a acquis de GE trois locomotives électriques de type Steeple Cab, qui ont été classées dans la série 200 pour suppléer aux vieilles locomotives de type Box Cab. Dans les années 1970, le CNR a renuméroté ses locomotives, ses voitures automotrices (MU) et ses voitures-remorques dans la série 6700. Pendant ce temps, des voitures coach provenant de Via Rail ont commencé à remplacer les vieilles voitures lourdes à 12 roues. Sur ce cliché de 1991, la locomotive Steeple Cab no 6727 est à la tête d'un train en période de pointe en direction nord près de Monkland. Ray Farand.





The MU's were used as the equipment of choice employed by CN in the off peak hours on the Deux Montagnes line. However, at rush hour in the later years, expanded trainsets of MU's and trailers were employed to meet the commuter demand. At Val Royal, two MU trainsets meet on June 21, 1991. Ray Farand.

Les voitures de type MU étaient particulièrement choyées par le CN, qui les utilisait en dehors des périodes de pointe sur la ligne de Deux-Montagnes. Néanmoins, plus tard, dans les périodes de pointe, on utilisait des convois allongés comprenant des voitures automotrices MU avec des voitures-remorques afin de répondre à la demande. Deux convois se croisent à Val-Royal en ce 21 juin 1991. Ray Farand.

The CNR Mount Royal and Montfort Subdivisions were among the last territories to be dispatched using the train order system. Train order operators were stationed at Central Station, Val Royal, Roxboro, Desprairies and Deux Montagnes. Timeless scenes, such as the operator hooping up orders to a Montreal bound MU train, were a daily occurrence until the advent of CTC after 1995. Michael Leduc.



Les subdivisions Mont-Royal et Montfort du CNR furent les dernières à utiliser le système de répartition par ordres de marche. Les répartiteurs qui livraient ces ordres étaient installés aux gares Centrale, Val-Royal, Roxboro et Deux-Montagnes. Cette scène du répartiteur qui tend le cerceau à message au mécanicien d'un train MU en direction de Montréal se répétait couramment avant l'avènement du CTC en 1995. Michael Leduc.



A train for Christmas, in twelve inch to the foot scale at that! AMT service to St Jerome, Quebec, on the former CPR Sainte Agathe Subdivision began in January 2007. Demonstration runs (free of charge and duly decorated) were operated between Christmas and New Year's day 2006. Bombardier built control car 2001 is at St. Jerome ushering in a new era on the ever popular AMT service which began as a temporary shuttle service between Park Avenue and Blainville in 1997. M. Peter Murphy.

Un train pour Noël à l'échelle de 30 cm pour 0,3 m! Le service vers Saint-Jérôme au Québec sur l'ancienne subdivision Sainte-Agathe a débuté en janvier 2007. Le train fut en démonstration, donc le passage gratuit pour les passagers, entre Noël 2006 et le jour de l'An suivant. On aperçoit ici, à Saint-Jérôme, la voiture à cabine de contrôle no 2001 construite par Bombardier. Elle illustre une nouvelle ère de ce service de l'AMT qui n'était en 1997 qu'un service temporaire de navette entre l'avenue du Parc et Blainville. Peter Murphy.

AMT 372 is an ex AMTRAK F40PH and is one of two locomotives powering this St. Hilaire bound commuter train at the site of CN's famous Wellington Tower on August 12, 2010. The coaches on 372's train are brand new multi level commuter cars built by Bombardier in La Pocatiere, Quebec. Michel Lortie.

On aperçoit, en ce 12 août 2010, près du site de la célèbre tour Wellington, la locomotive F40PH no 372 acquise d'Amtrak, en tête du train de banlieue de la ligne Saint-Hilaire. On y voit aussi l'une des voitures flambant neuves à double niveau construites par Bombardier à La Pocatière au Québec. Michel Lortie.





AMT426 is northbound at Canora at the north portal of what famous railway historian Anthony Clegg once called 'Canada's First Subway', the Mount Royal Tunnel. The 400 series MU's have been the mainstay of the tunnel line commuter service since 1995. A southbound train of similar equipment heads for Montreal's Gare Centrale in the opposite direction. AMT.

La voiture 426 est à la gare Canora, le portique nord du tunnel du Mont-Royal que le célèbre historien Anthony Clegg nommait « le premier métro du Canada ». La série 400 des véhicules MU constitue le pilier de la ligne de banlieue du tunnel depuis 1995. Un autre convoi, en direction sud, se dirigeant vers la gare Centrale, est composé du même type de voitures. AMT.

Passengers alight from brand new Bombardier built coach 3080 at an unidentified location on the CPR Vaudreuil Subdivision in recent weeks. Initial response to the new equipment has been very favourable and new dual mode locomotives will soon be hauling these cars on all AMT lines in the Montreal area. AMT.



Des passagers descendent d'une voiture flambant neuve, construite par Bombardier, à un endroit non-identifié de la subdivision Vaudreuil. L'accueil de ce nouvel équipement fut très positif. Des locomotives bi-modes seront bientôt utilisées en tête de ces voitures sur toutes les lignes de l'AMT. AMT.

Continued from page 207

Deux Montagnes

Deux Montagnes



AMT train 940 pulls into Roxboro Station on September 8, 2008 with cab car 422 leading. The centre doors are designed for Central Station's high platforms, while the end doors have vestibule steps for the commuter low platforms. Michael Leduc.

Le train de l'AMT no 940 entre en gare de Roxboro en ce 8 septembre 2008 avec en tête la voiture avec cabine de conduite no 422. Les portes centrales ont été conçues pour les quais élevés de la Gare Centrale tandis que celles des vestibules ont des marches adaptées au bas niveau des quais des gares de banlieue. Michael Leduc.

Year service inaugurated / <i>Année d'inauguration</i>	1918
Number of stations / <i>Nombre de gares</i>	12
Parking lots / <i>Stationnements incitatifs</i>	8
Departures per week-day rush-hour / <i>Départs en période de pointe (en semaine)</i>	25 / 24
On time performance (2009) / <i>Ponctualité</i>	97.19%
Daily ridership / <i>Déplacements quotidiens</i>	31,000

In the first decade of the twentieth century, the Canadian Northern Railway (CNoR) was being transformed from a regional railway in western Canada into a 16,093 (10,000 mile) transcontinental transportation system. The CNoR approached Montreal from Ottawa from the northwest via Hawkesbury and Deux-Montagnes.

The CNoR was the last major railway to be built and rail access to downtown Montreal was limited. The Grand Trunk and Canadian Pacific lines had largely blocked access to the city from the south, west and northeast. Initially, the CNoR's access to Montreal was via Pointe aux Trembles to the St. Catherine Street East Station located at Moreau and St. Catherine Streets. The Canadian Northern could not compete with Canadian National or Canadian Pacific from this location.

Located far east of the city centre, and unworthy of becoming a trans-continental railway station, Sir William Mackenzie and Sir Donald Mann adopted the bold and rather audacious proposal of Henry K. Wicksteed, then the Chief Engineer of Surveys for the CNoR to bore a railway tunnel under Mount Royal so as to bring their trains in to the heart of the downtown area. Rising 234 meters (769 feet) in height, Mount Royal dominated Montreal's north side. This was the only obstruction to prevent the CNoR from reaching downtown Montreal from the north, Mount Royal (with

Dans la première décennie du 20e siècle, le Canadian Northern Railway (CNoR), à l'origine un chemin de fer régional de l'ouest du Canada, devint un réseau transcontinental de 16 093 km. D'Ottawa, le CNoR accédait à Montréal par le nord-ouest via Hawkesbury et Deux-Montagnes.

Dernier-né des principaux chemins de fer canadiens de l'époque, il avait un accès limité au centre-ville de Montréal. En effet, le Grand Tronc et le Canadien Pacifique avaient accaparé les entrées sud, ouest et nord-est de la ville. Le CNoR ne pouvait y accéder que par Pointe-aux-Trembles pour se diriger ensuite vers la gare Moreau, située dans l'est de la ville à l'intersection des rues Moreau et Sainte-Catherine. Le CNoR ne pouvait donc que difficilement concurrencer le Grand Tronc et le Canadien Pacifique.

Face à cette situation, Sir William Mackenzie et Sir Donald Mann, fondateurs de l'entreprise, adoptèrent l'audacieuse proposition de leur ingénieur en chef, Henry K. Wicksteed : creuser un tunnel sous le mont Royal afin de fournir un accès au cœur de la ville. Cette montagne, seul obstacle pour atteindre le centre-ville du côté nord, domine la cité avec ses 234 m de hauteur. Situé au centre d'une vaste plaine, elle est composée principalement de roches volcaniques. Wicksteed songeait à construire près du terminus, au sud de la rue Sainte-Catherine, des tours de bureaux au-dessus des voies sortant du tunnel, en

volcanic origins) was situated on a vast and level plain. Mirroring the famous New York Central Railroad's development along the tracks leading to Grand Central Terminal in New York City, Wicksteed's scheme called for an extensive set of office buildings and railway station to be built over the railway's tracks as they exited the tunnel south of St Catherine Street right in the heart of the city.

Work on the tunnel commenced in mid-summer 1912 from both the north and south ends. On December 10, 1913, the two gangs met 620 feet under the mountain. When the break through occurred, there was less than 2.54mm (1 inch) misalignment in any direction! This was quite an engineering feat at that time. The tunnel is 4,972 meters long (16,315 feet) and rises on a 0.6% grade from south to north.

The CNoR proceeded to acquire a large tract of land on what is today René Lévesque Boulevard on which to build its Tunnel Terminal. It also acquired a three square mile tract of land on the flat plain just north of Mount Royal and the northern portal. The Town of Mount Royal 'the Model City' was incorporated in 1912. Two main streets were laid out in an "X" pattern with the centre of the "X" being the location of the Town of Mount Royal train station.

This town was established and building regulations passed designed to make this a place for well-heeled residents. The lots were sold with the promise of being only ten minutes from Montreal via the new tunnel, and became very desirable. Houses were constructed to strict specifications in order to maintain the high standards of the community.

The use of electric traction through the tunnel had been planned from the outset. The CNoR based on the successful electric passenger train operation on the Butte, Anaconda, & Pacific Railway in the United States. While the Tunnel Terminal was under construction in Montreal, the CNoR placed an order with Canadian General Electric for six 2,400 volts DC electric locomotives, virtual duplicates of those used on the Montana line.

The First World War caused a major delay in construction of both infrastructure and rolling stock. The first train hauled by box cab 601 rumbled through the tunnel and into Montreal on October 21, 1918 with a main line train from Ottawa.

Initially, the commuter service was provided by electric locomotives hauling wooden coaches. The terminus was at Cartierville, a point was located at the end of a one mile branch line, which came off the main line at Lazard (later renamed Val Royal in the mid 1920s). A battery self-propelled car provided service to between Val Royal and St. Eustache. In 1925, after the electrification was extended westward to St. Eustache, two Grand Trunk coaches were converted into 2,400V motor cars (Nos. 15903 and 15904). Each of these self-propelled cars could pull two wooden coaches.

s'inspirant du New York Central. En effet, cette entreprise avait su exploiter l'espace le long des voies menant au terminus Grand Central de New York.

Les travaux en tunnel débutèrent à l'été 1912 à partir des deux extrémités, nord et sud. Le 10 décembre 1913, les deux équipes de forage se rencontrèrent à 189 m sous le sommet avec un désalignement de moins de 2,54 mm entre les deux parties du tunnel! C'était tout en exploit en regard des moyens technologiques de l'époque. Le tunnel, d'une longueur de 4972 m, a été creusé suivant une faible pente ascendante en direction nord de 0,6 %.

Le CNoR acquit une large bande de terrain au sud du boulevard René-Lévesque pour y ériger sa gare, le Tunnel Terminal. Il acquit aussi, en 1912, un terrain de 4,8 km² à proximité du portique nord du tunnel pour y développer une cité modèle, la ville de Mont-Royal. Une gare y fut érigée au croisement des deux principales avenues.

La nouvelle ville établit des normes strictes de construction en vue d'y maintenir un haut standard de vie pour la nouvelle communauté. Les lots, très prisés, furent vendus avec la promesse d'un parcours de moins de 10 minutes vers le centre-ville de Montréal via le tunnel.

Dès le début, l'entreprise prévoyait utiliser l'électricité pour la traction dans le tunnel. Le CNoR s'inspira du succès des trains passagers électriques du Butte, Anaconda & Pacific Railway aux États-Unis. Pendant qu'on construisait la gare Tunnel Terminal, le CNoR commandait à la Canadian General Electric six locomotives électriques de 2 400 V en courant continu, semblables à celles de la ligne du Montana.


La Première Guerre mondiale eut pour effet de retarder tant la construction de l'infrastructure que la livraison du matériel roulant. Mais enfin, le 21 octobre 1918, un premier train en provenance d'Ottawa, tiré par la locomotive 601, franchit le tunnel en direction de Montréal.

À l'origine, les trains de banlieue était composés de locomotives électriques à la tête de voitures coach en bois. À cette époque, le terminus nord était situé à Cartierville, à l'extrémité d'un embranchement de 1,56 km à partir de la ligne principale à Lazard (devenue Val Royal au milieu des années 1920). Une automotrice à batterie faisait le service entre Lazard et Saint-Eustache. En 1925, après le prolongement de l'électrification vers l'ouest jusqu'à Saint-Eustache, deux voitures coach du Grand Tronc furent converties en véhicules motorisés avec des moteurs de 2 400 V (nos 15903 et 15904). Chacune de ces voitures motorisées pouvait traîner deux voitures coach en bois.

La gare Tunnel Terminal fut remplacée en 1943 par la gare Centrale. Pour l'effort de guerre, le CN construisit une nouvelle ligne au nord de l'île de Montréal

The Tunnel Terminal was replaced by Central Station in 1943. As part of the war effort, CN built a new line to connect the two former CNoR lines on the north side of the Island of Montreal. A new diesel hauled summer commuter service to Montreal North commenced in 1945. The Montreal North line was electrified and year-round commuter service to that point began in 1946. The service was discontinued and the line de-electrified in 1968. In the mid 1940s, some 64 commuter train movements per day were handled through the tunnel, in addition to long distance passenger trains to northern Quebec and Hawkesbury.

pour relier les deux lignes du CNoR existantes. En 1945, on créa pour la période d'été un nouveau service de banlieue vers Montréal-Nord et on utilisa pour ce faire une locomotive diesel. La ligne fut électrifiée en 1946 et un service fut offert à l'année jusqu'en 1968. On abolit ensuite le service, et l'infrastructure électrique fut démantelée. Au milieu des années 1940, il y avait plus de 64 déplacements quotidiens de trains de banlieue à travers le tunnel en plus des trains de longs parcours vers Hawkesbury et le nord du Québec.



**MONTREAL
AHUNTSIC
MONTREAL NORD**

**EASTERN STANDARD TIME
HEURE NORMALE DE L'EST**

**OCTOBER 25, 1959, TO APRIL 23, 1960
DU 25 OCTOBRE 1959 AU 23 AVRIL 1960**

INFORMATION — RENSEIGNEMENTS • UN 6-3471

MONTREAL — AHUNTSIC — MONTREAL NORD					
	164 Ex.Sun.	110 Ex.Sun.	120 Sun.	170 Ex.Sun.	114 Daily
	Dim.ex.	Dim.ex.	Dim.	Dim.ex.	Quot.
MONTREAL	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.
Portail Heights	7:00	7:55	8:55	5:30	5:55
Mount Royal	7:08	8:05	9:05	5:38	..
Boulevard	7:18	..	..	5:50	..
AHUNTSIC	7:23	8:16	9:17	5:52	6:16
Sault au Roccollet	7:23	A.M.	A.M.	5:55	P.M.
St. Vital	7:23	..	..	5:58	..
Pie IX	7:24	..	..	5:52	..
St. Gertrude	7:26	..	..	5:05	..
MONTREAL NORD	7:28	..	..	6:08	..
	A.M.			P.M.	
	165 Ex.Sun.	113 Daily	109 Ex.Sun.	171 Ex.Sun.	119 Sun.
	Dim.ex.	Quot.	Dim.ex.	Dim.ex.	Dim.
MONTREAL NORD	A.M.			P.M.	
St. Gertrude	7:40	..	..	6:25	..
Pie IX	7:42	..	..	6:27	..
St. Vital	7:48	..	..	6:29	..
Sault au Roccollet	7:50	A.M.	P.M.	6:31	P.M.
AHUNTSIC	7:52	8:32	7:10	6:35	9:05
Boulevard	7:52	..	..	6:37	..
Mount Royal	8:08	..	7:25	6:45	9:20
Portail Heights	..	..	..	..	..
MONTREAL	8:18	9:00	7:35	6:55	9:30
	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.

REFERENCE MARKS — RENVOIS
 † Sat. only — Sam. seul. ‡ Stops on signal — Arrêt sur signal.
 † Will not operate Dec. 25, Jan. 1, April 15.
 Ne circulera pas les 25 déc., 1 janv., 15 avril.

CRHA Archives, Fonds Kemp.
Archives ACHF, Fonds Kemp.



The former Canadian Northern Tunnel Terminal was being used by CNR Express when this photo was taken on October 21, 1946. Ernest L. Modler, R.S. Ritchie Collection.

Vue de la gare Tunnel Terminal prise le 21 octobre 1946. La gare était située à l'intersection des rues De La Lagauchetière et Mansfield, l'endroit même où s'élève maintenant l'édifice abritant le siège social du CN. Au moment de la photo, elle était utilisée pour le service express du CNR. Ernest L. Modler, collection R.S. Ritchie.

Passenger board a train of eleven heavyweight coaches pulled by a pair of electric box-cabs at Mount Royal Station circa 1951. Omer Lavallee, R. S. Ritchie Collection.

Vers 1951, à la gare de Mont-Royal, des passagers montent à bord d'un train de banlieue composé de 11 voitures lourdes et d'une paire de locomotives électriques avec en tête la no 102. Omer Lavallée, collection R.S. Ritchie.



Between 1924 and 1950, 14 more electric locomotives grouped into three classes were added to the original fleet of six CNoR units. In 1952 Canadian National took delivery of six heavyweight steel motor cars and twelve matching trailers from Canadian Car & Foundry (CC&F). This fleet would be the backbone of the off peak St. Eustache commuter service until it was retired in 1995..

The STCUM's takeover of the Deux Montagnes line in the 1980 yielded little change in operations. Off-peak trains and some peak trains were handled by the fleet of 16 CC&F-built electric multiple units (EMU) – 5 motors and 11 trailers. Peak trains consisted up to 13 heavyweight passenger cars' dating from the 1920's, hauled by a pair of vintage boxcab or steeple cab electric motors. Because there was no overnight storage facility at Deux Montagnes or method to heat the trains, they were stored indoors at Central Station where they were charged with steam heat prior to leaving the station. As a result of this operating procedure, there were two deadhead moves per day per train!

Off-peak trains operated hourly between Central Station and Deux Montagnes, using three EMU's.



Entre 1924 et 1950, 14 nouvelles locomotives électriques de 3 différentes classes furent ajoutées aux 6 unités d'origine de la CNoR. En 1952, le CN se fit livrer 6 voitures lourdes motorisées et 12 voitures remorques par la Canadian Car & Foundry (CC&F). Ce parc de voitures devint l'épine dorsale de la ligne au moment où l'achalandage était au plus bas sur la ligne de Saint-Eustache, jusqu'à la fermeture de celle-ci en 1995.

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) prit en charge la ligne de Deux-Montagnes en 1980 en y apportant peu de changements. Le parc des 16 unités multiples (EMU), composé de 5 voitures motorisées et de 11 remorques construites par la CC&F, était utilisé pour les trains pendant les périodes de pointe et en dehors de celles-ci. Durant ces heures, jusqu'à 13 voitures lourdes de passagers par convoi étaient attelées derrière une paire de locomotives électriques. Parce qu'il n'y avait pas de voie de garage à Deux-Montagnes ni d'installation pour le chauffage des trains, ces derniers étaient garés à l'intérieur de la gare Centrale, où ils étaient chauffés à la vapeur avant leur départ. Conséquemment, deux trains devaient partir à vide chaque jour!

En dehors de la période de pointe, les trains partaient à chaque heure de la gare Centrale en utilisant trois unités multiples (EMU).

Typical off peak hour train on the Deux Montagnes line with the consist of a motor car, trailer and cab-trailer. Peter Murphy.

Un train tel que ceux utilisés en dehors de la période de pointe sur la ligne de Deux-Montagnes. Il s'agit d'une voiture motorisée, d'une remorque et d'une remorque avec cabine de conduite. Peter Murphy.

Several peak trains only operated on the Automatic Block Signal-equipped double track section between Central Station and Val Royal; another one flipped at Roxboro and the remainder went all the way to Deux-Montagnes. Most interesting, a single trip left the main line at Val Royal and operated up a short branch to Cartierville. The Cartierville service was finally eliminated on July 1, 1982 and the branch was removed soon after.

Locomotive-hauled trains being turned at Val Royal could use an electrified balloon track. Between Val Royal and Deux Montagnes, the line was an unsignalled single track, with passing sidings at Roxboro South, Des Prairies and Deux Montagnes.

By the early 1990's, the government was still debating on the merits of upgrading the line versus abandoning the service. Meanwhile, time was finally catching up with the Deux Montagnes line's vintage rolling stock. The 1920's-built heavyweight cars were gradually retired, replaced by displaced by retired VIA, ex CN 1954 vintage cars. The EMU's got an emergency rebuilding aimed to squeeze out a few more years of service out of them. Electric locomotives would be retired upon major failure, which prompted STCUM to lease CN diesels in the form of three recently rebuilt GP9RM's. Because of exhaust fumes, diesels could not haul trains through the Mount Royal Tunnel (they could idle).

En période de pointe, seulement quelques trains circulaient sur la voie double équipée du système de contrôle à cantonnement automatique entre la gare Centrale et Val Royal; un autre s'arrêtait à Roxboro, puis un dernier faisait le parcours jusqu'à Deux-Montagnes. Plus intéressant encore, un train quittait la voie principale à Val Royal pour prendre un embranchement vers Cartierville. Ce service fut finalement retiré, le 1er juillet 1982, et la voie démontée peu de temps après.

Les trains tractés par des locomotives, qui devaient changer de direction à Val Royal, pouvaient utiliser la boucle de retour électrifiée. Entre Val Royal et Deux-Montagnes, la voie était simple et sans signaux avec des voies d'évitement à Roxboro Sud, Des Prairies et Deux-Montagnes.

Pendant que l'usure du temps continuait à faire ses ravages sur le matériel roulant au début des années 1990, les autorités gouvernementales hésitaient encore entre améliorer la ligne ou simplement l'abandonner. Les voitures lourdes qui dataient des années 1920 furent graduellement retirées et remplacées par des voitures construites pour le CN en 1954 et que Via Rail avait en trop. On s'empressa de restaurer les voitures EMU afin de leur soutirer quelques années de service supplémentaires. On devait retirer les locomotives électriques aussitôt que des bris majeurs se manifestaient, ce qui incita la STCUM à louer quelques diesels GP9RM



Box cab 6711 and train 917 is making its station stop at Vertu on June 21, 1991. The 6711 (then CNoR 601) was the first Canadian Northern Railway locomotive through the Mount Royal Tunnel in regular service in 1918, it was also the last! It is now on display in the Angus Pavilion at Exporail. Ray Farand.

La locomotive no 6711, en tête du train no 917, est arrêtée à la gare Côte-Vertu en ce 21 juin 1991. La 6711 (autrefois la no 601 du CNoR) fut la première locomotive du Canadian Northern Railway à franchir le tunnel du mont Royal en service régulier en 1918. Elle fut aussi la dernière! Elle est actuellement exposée au pavillon Angus d'Exporail. Ray Farand.

Electric locomotives would haul the train (including the idling diesel) to Portal Heights (the northern mouth of the tunnel), and then head back to the city to repeat the process.

At long last, the Quebec Minister of Transportation finally agreed to the complete rebuilding of the Deux Montagnes line in 1992, prompting the end of an era.

In 1993 the STCUM embarked on a major overhaul of the infrastructure and replacement of the rolling stock on the Deux Montagnes line. An entirely new fleet of 58 MR90 electric multiple unit (EMU) cars was purchased from Bombardier. The infrastructure was upgraded with welded rail and new Centralized Traffic Control signal system. The upgraded right of way was extended through Central Station on a portion of the former Montreal Subdivision to the site of the former Wellington Tower on the bank of the Lachine Canal. On the northern end, the line was extended beyond the former end-of-service at Deux Montagnes over 1.4 miles of the former Montfort Subdivision to a new Deux Montagnes station, then on for an additional 2.4 miles to service a new AMT shop, designated as Montfort.

Over the course of three summers, the Deux Montagnes line was shut down for infrastructure upgrades. By the fall of 1995 new 25 KV equipment completely replace the vintage 2400 volt DC trolley power source. The new Bombardier built electric multiple unit trains were introduced (not without some technical hiccups). Gone were the venerable box and steeple cabs, as well as the backbone of the system for many years, the CC&F MU cars which had made their last trips on June 2, 1995 as the line shut down for the summer rebuild. By this time, box-cab 6711, the first locomotive to operate through the Mount Royal Tunnel, had operated for some 75 years. This venerable antique is now on display in the Angus Pavilion at Exporail.

On October 26, 1995, AMT re-opened the completely rebuilt and re-equipped line. As this time, AMT converted the Deux Montagnes trains to two man crews.

Despite a suspension of service during the first winter to repair a snow ingress into the traction motor issue, passengers on the 17.6 mile Deux Montagnes line were largely pleased with the revamped service they had at their disposal.

Unlike Rigaud line passengers, who's train frequency remains to this day geared largely at the weekday 9 to 5 downtown commuter, with skeletal service available off-peak and weekends, the Deux Montagnes line offers service throughout the day to the late evening hours.

From 1995 to 1997, the operating pattern on the Deux Montagnes line used five 8-cars trainsets, offering several departures from Deux Montagnes early in the

du CN, récemment reconstruites. Vu leurs émanations de gaz, on ne pouvait utiliser ces locomotives à l'intérieur du tunnel. Cependant, on pouvait laisser leurs moteurs tourner au ralenti tandis que des locomotives électriques prenaient la relève jusqu'à Portal Heights (portique nord du tunnel), et vice versa.

Finalement, en 1992, le ministre du Transport du Québec accepta un projet de reconstruction du réseau de Deux-Montagnes, mettant ainsi un point final à toute une époque.

En 1993, la STCUM prit en charge une révision majeure de l'infrastructure et le remplacement du matériel roulant de la ligne de Deux-Montagnes. Un nouveau parc de 58 voitures en unités multiples (EMU) MR90 fut commandé à l'entreprise Bombardier. On améliora l'infrastructure avec des rails soudés, et un nouveau système de commande centralisée pour contrôler la circulation fut ajouté. Les travaux de voies s'étendirent jusqu'à la gare Centrale et sur une portion de la subdivision Montréal jusque sur le site de l'ex-tour Wellington sur la rive du canal Lachine. Du côté nord, la gare de Deux-Montagnes fut déplacée de 2,26 km plus au nord, sur l'ancienne subdivision Monfort, et la voie prolongée de 3,9 km supplémentaires vers un nouvel atelier de l'AMT nommé Monfort.

Pendant trois étés, le service fut interrompu pour permettre de reconstruire le réseau. À l'automne 1995, un nouvel équipement utilisant une tension électrique de 25 kV remplaça l'ancienne source d'énergie de 2400 V en courant direct et on accueillit les nouveaux trains EMU de Bombardier. Quelques petits problèmes techniques survinrent, mais ils furent vite réglés.

Après un dernier voyage, le 2 juin 1995, les vieilles locomotives électriques et les voitures MU de la CC&F ne devinrent que des souvenirs d'une époque révolue. La locomotive no 6711, la première à avoir traversé le tunnel du mont Royal, terminait une carrière de plus de 75 ans. Elle repose maintenant à l'intérieur du pavillon Angus d'Exporail.

Le 26 octobre 1995, l'AMT inaugura la nouvelle ligne entièrement reconstruite avec un nouveau parc de voitures. Les nouveaux trains ne fonctionnaient qu'avec deux hommes.

À l'exception d'une suspension de service pendant le premier hiver afin de régler un problème de neige s'engouffrant dans les moteurs de traction, les passagers apprécèrent grandement la nouvelle ligne de 28,3 km mise à leur disposition.

À la différence de la ligne de Rigaud – qui offre un service élargi pour les travailleurs faisant du 9 à 5 au centre-ville, mais peu de départs en dehors des périodes de pointe et pendant les fins de semaine –, la ligne de Deux-Montagnes offre des départs fréquents tous les jours, jusqu'à tard dans la soirée.

De 1995 à 1997, la ligne de Deux-Montagnes

morning. Some trainsets would then deadhead back to Deux Montagnes, while others flipped at Bois-Franc, the new station that replaced Val Royal at the end of the double track section.

In 1997, with the MR90's initial teething problems finally solved and ridership soaring, AMT increase train length to 10 cars per trainset. AMT reorganized the schedule to allow more departures to and from Deux Montagnes and Roxboro-Pierrefonds, essentially eliminating the Bois-Franc flip except for one train.

This scheduled remained effective until 2009, when AMT attempted to increase frequency to cope with demand. This proved to be a challenging task given the limited amount of electric rolling stock and the large amount of single track territory between Bois Franc and Deux Montagnes, which severely limits the amount of trains that can run against the flow. Such opposing movements must be accurately scheduled for meets in the three passing sidings at Roxboro-Pierrefonds, Des Prairies and Deux Montagnes.

Unfortunately, not only did customers express strong dissatisfaction the new schedule's features, but also the MR90 fleet, already turning 15, started running out of steam. This was AMT's "Winter-from-Hell", and the massive service break down that followed resulted in the first ridership loss on that line since 1995.

Operations stabilized early in 2010. AMT retreated and re-introduced most of the old schedule, and began repairing the MR90 fleet. Twenty-two new Bombardier multi-level cars have also been ordered for use on the Deux Montagnes line, which would allow for two additional 10-cars trainsets. Unfortunately, no electric locomotive are yet available to pull those through the Mount Royal tunnel. The first dual mode, Bombardier-built ALP45DP locomotive should be available in 2012, at the earliest.

Meanwhile, AMT has received the authorization to build an overpass at Eastern Junction, where the Deux Montagnes line intersects CN's St-Laurent subdivision at grade. This overpass will remove conflicts with CN freight trains (6 to 10 daily movements), and has been deemed essential by CN prior to any increase in service frequency on the line.

AMT has been planning on building an electrified second main track between Bois-Franc and Roxboro-Pierrefonds since 2001. This would eliminate the most constraining bottleneck on the line. Two new stations are also planned near highway 13 (Bois-de-Liesse) and 640 (St-Eustache). Funding for those plans has not yet been released, but appears likely once the new rolling stock is on hand.

utilisait cinq trains de huit voitures, offrant plusieurs départs tôt en matinée en direction de Montréal. Quelques trains retournaient ensuite vides jusqu'à Deux-Montagnes tandis que d'autres s'arrêtaient au retour à Bois-Franc (autrefois Val Royal) à la limite de la double voie, pour retourner ensuite vers Montréal.

En 1997, après avoir réglé les problèmes des MR90 et bénéficié d'un accroissement d'achalandage, l'AMT augmenta le nombre de voitures à 10 pour ses trains. L'AMT réorganisa aussi l'horaire afin d'ajouter des départs à Deux-Montagnes et Roxboro-Pierrefonds, puis en éliminant le retour à vide vers Bois-Franc, excepté pour un seul train.

Cet horaire fut en vigueur jusqu'en 2009, moment où l'AMT augmenta la fréquence des départs à la suite de la demande croissante. Ce fut tout un défi compte tenu du matériel roulant restreint et du nombre de kilomètres de voie simple entre Bois-Franc et Deux-Montagnes, qui limitaient le nombre de trains circulant à l'encontre du trafic. Ces mouvements de trains devaient se faire selon un horaire serré avec l'utilisation des trois voies d'évitement : Roxboro-Pierrefonds, Des Prairies et Deux-Montagnes.

Malheureusement, non seulement les usagers exprimèrent leur mécontentement à propos du nouvel horaire, mais le parc de voitures MR90 donnait des signes de fatigue après plus de 15 ans de service continu. Ce fut « l'hiver infernal » et les pannes entraînèrent la première diminution de l'achalandage depuis 1995.

La situation s'est heureusement rétablie en 2010. L'AMT a décidé de réintroduire presque intégralement l'ancien horaire et a entrepris de réparer les voitures MR90. Puis, elle a commandé à Bombardier 22 nouvelles voitures à double niveau pour sa ligne de Deux-Montagnes, ajoutant ainsi deux trains supplémentaires au réseau. Cependant, elle ne dispose pas actuellement de locomotive électrique pour tracter ces voitures dans le tunnel. Une première locomotive à propulsion bimode Bombardier ALP45DP devrait être disponible à partir de 2012.

Entretemps, l'AMT a reçu l'autorisation de construire un viaduc à Eastern Junction, l'endroit où se croisent à niveau la ligne de Deux-Montagnes et celle de la subdivision Saint-Laurent du CN. Cela aura pour effet d'éliminer le conflit de droit de passage avec les trains de marchandises du CN et permettra d'augmenter la fréquence du service sur la ligne.

L'AMT songe depuis 2001 à construire une deuxième voie principale électrifiée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds. Cela éliminerait la congestion de trains sur la ligne. L'AMT envisage aussi la création de deux nouvelles gares, l'une près de l'autoroute 13 (Bois-de-Liesse) et l'autre près de la 640 (Saint-Eustache). Les fonds ne sont pas encore débloqués pour ces projets, mais les seront aussitôt que le nouveau matériel roulant sera en fonction.

Blainville / St. Jerome

Blainville / St. Jerome



AMT Train 191 eases up to the end of track at Saint Jerome, Quebec on a rainy September 9, 2010. The Saint Jerome Cathedral, a local landmark makes an impressive backdrop. Peter Murphy.

Le train no 191 arrive en bout de voie à Saint-Jérôme, Québec, en cette journée pluvieuse du 9 septembre 2010. La cathédrale, un repère de la ville, constitue un arrière plan impressionnant. Peter Murphy.

Year service inaugurated / <i>Année d'inauguration</i>	1997
Number of stations / <i>Nombre de gares</i>	13
Parking lots / <i>Stationnements incitatifs</i>	6
Departures per week-day rush-hour / <i>Départs en période de pointe (en semaine)</i>	10 / 10
On time performance (2009) / <i>Ponctualité</i>	97.48%
Daily ridership / <i>Déplacements quotidiens</i>	10,170

The first commuter service operating to communities north of the city was over the lines completed by the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway in the late 1870s. Commuter service was late coming to this district. Any commuters had to depend upon trains coming from Calumet (west of Lachute), St. Lin, Ste. Agathe and Quebec City for their trip into the city.

The first true commuter service consisted of a single Montreal-St. Jerome round trip which was operating in 1909. Train 54 left St. Jerome and 0630 and,

Les débuts du Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, vers la fin des années 1870, permirent d’offrir un service de trains de banlieue pour les localités situées au nord de Montréal. Les trains s’arrêtaient à certaines gares de la région, ce qui permettait aux résidents de se rendre à Montréal pour la journée et de retourner chez eux en soirée. Ce service fut reconduit après l’acquisition de la ligne par le Canadien Pacifique en 1882.

after making nine stops, arrived in Montreal at 0750. Returning train 55 departed at 1830 and reached St. Jerome at 2000. For many years the commuter trains terminated in the eastern part of the city - first at the Dalhousie Square and, after 1898, at the Place Viger Station. At that time the business district of the city along Craig (now St. Antoine and Notre Dame Streets) was only a short walk or tram ride eastward.

While the Place Viger Station was a very busy terminal at times, this came primarily from the intercity traffic to distant points like Ottawa, the Laurentians and Quebec City. By 1928, there were seventeen scheduled weekday arrivals and departures. Only three of these were commuter trains.

When Place Viger Station closed in May 1951, there were only seven weekday arrivals and departures, of which two inbound and three outbound operated at commuter hours. These trains were transferred to Windsor Station. Commuter traffic fell sharply when the southern sections of the Laurentian Autoroute opened in the late 1950s. The last commuter train, indeed the last passenger train service of any kind, operated to Ste. Therese until it was terminated on October 1, 1982.

Pendant plusieurs années, ces trains terminèrent leur parcours dans le secteur est de la ville à proximité de la gare Place Viger. Il y avait des départs fréquents entre Sainte-Thérèse et Montréal avec correspondance vers Saint-Eustache. Une courte distance en tramway séparait d'ailleurs la gare Place Viger du quartier des affaires situé le long des rues Craig (maintenant Saint-Antoine) et Notre-Dame.

Après la fermeture de la gare Place Viger en mai 1951, le service de trains de banlieue fut déplacé vers la gare Windsor jusqu'au 1er octobre 1982. C'est à ce moment que le gouvernement du Québec prit en charge les trains de banlieue du CPR et que, malheureusement, le service vers Sainte-Thérèse fut aboli.



On Sunday, November 6, 1960, the CRHA operated what would be the last CPR steam excursion. Number 29, one of the Norton–Chipman famous trio of 4-4-0s hauled a combine and two coaches to St. Lin, Quebec, to commemorate the 75th. anniversary of the driving of the last spike on the CPR. In this shot, taken at Ste. Therese, of 29 watering, we also see the Ste. Therese heavyweight commuter train laying over in the background. R. S. Ritchie.

Le dimanche 6 novembre 1960, l'ACHF organisa ce qui devait être la dernière excursion en train vapeur, soulignant le 75e anniversaire de la pose du dernier crampon du premier transcontinental canadien. La no 29, l'une des fameuses 4-4-0 de Norton-Chipman, était à la tête d'une voiture combinée et de deux voitures coach pour un parcours sur la ligne du CPR vers Saint-Lin au Québec. On aperçoit sur ce cliché, pris à Sainte-Thérèse, la no 29 s'approvisionnant en eau, et en arrière-plan, le train de banlieue de Sainte-Thérèse. R. S. Ritchie.

TRAVEL
Canadian Pacific
TRAINS / TRAINS / SHIPS / PLANS / HOTELS / TELECOMMUNICATIONS
WORLD'S MOST COMPLETE TRANSPORTATION SYSTEM

OCTOBER
OCTOBRE 27, 1963

MONTREAL
INDICATEUR "B" FOLDER

STANDARD TIME
HEURE SOLAIRE

Passenger Inquiry Bureau
all stations in Montreal

Trains *UNIVERSITY
Tickets 6-5581
Rates

Renseignements - Service des Voyageurs
toutes les gares à Montréal

VOYAGEZ
Canadian Pacific
TRAINS / TRAINS / SHIPS / PLANS / HOTELS / TELECOMMUNICATIONS
LA COMPAGNIE DE TRANSPORT LA PLUS COMPLÈTE DU MONDE

MONTREAL-STE. THERESE-OTTAWA
VIA MONTEBELLO

For service via Vankeet Hill, see table 4. Pour le service via Vankeet Hill, voir le tableau 4.

TABLEAU 3

READ DOWN LIBRE DE HAUT EN BAS						READ UP LIBRE DE BAS EN HAUT					
123 Notch			123 Notch			123 Notch			123 Notch		
Dayline	Exc. Sat. & Sun.	Sec. only	Dayline	Dayline	Miles	Dayline	Dayline	Dayline	Dayline	Dayline	Miles
Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time
Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02	6:02
6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12
6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22	6:22
6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32	6:32
6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42	6:42
6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52	6:52
7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02	7:02
7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12	7:12
7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22	7:22
7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32	7:32
7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42	7:42
7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52	7:52
8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02	8:02
8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12	8:12
8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22	8:22
8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32	8:32
8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42	8:42
8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52	8:52
9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02	9:02
9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12	9:12
9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22
9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32	9:32
9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42	9:42
9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52	9:52
10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02	10:02
10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12
10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22	10:22
10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32	10:32
10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42	10:42
10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52
11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02	11:02
11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12	11:12
11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22	11:22
11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32	11:32
11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42	11:42
11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52	11:52
12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02	12:02
12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12	12:12
12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22	12:22
12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32	12:32
12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42	12:42
12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52	12:52

SIGNS: —
/ Flag stop.
Stop to entrain only.
▼ All-conditional RDC (Rail Diesel Car).
● Meet Station.
● No checked baggage handled.

NOTE A—Checked baggage handled on Friday, Saturday and Sunday only.
NOTE B—Checked baggage handled on Saturday, Sunday and Monday only.

RENOIS: —
/ Arrêt sur signal.
Arrêt pour prendre voyageurs seulement.
▼ Autorail Diesel climatique.
● Buffet à la gare.
● Amuse bagages enregistré.

NOTE A—Bagage enregistré transporté le vendredi, samedi et dimanche seulement.
NOTE B—Bagage enregistré transporté le samedi, dimanche et lundi seulement.

Canadian Pacific 'B' folder timetable from October 27, 1963 showing the Ste. Therese commuter service. Ste. Therese passengers could also avail themselves of the Ottawa North Shore and Laurentian trains to / from St. Jerome and beyond. CRHA Archives, Fonds Angus.

Cet horaire du Canadien Pacifique, en vigueur le 27 octobre 1963, illustre le service de trains de banlieue offert vers Sainte-Thérèse. Les passagers en direction de Sainte-Thérèse avaient aussi la possibilité de se rendre jusqu'à Saint-Jérôme et même au-delà en empruntant les trains du Ottawa North Shore and Laurentian. Archives ACHF, Fonds Angus.

In May of 1997, the AMT saw an opportunity to expand. A road construction project would see the complete replacement of a bridge north of Montreal, making the weekday commute difficult for thousands. Working with the CPR, a 'temporary' service was established between the former Park Avenue – Jean Talon station, at MP 6.2 of the then Park Avenue Subdivision, and Blainville, Quebec. Blainville was actually a location formerly known as Bouchard at MP 4.2 of the old Sainte Agathe Subdivision. Park Avenue Station was located in Park Extension, in the city's north end. A reserved lane express bus service was introduced to whisk passengers from Park Avenue Station to downtown. AMT borrowed four Gallery cars and a single GP9 from the Dorion line to run two city-bound morning runs and two Blainville-bound afternoon runs, with a reserved commute run also being offered. Through the years the service frequency has increased to ten trains in each direction throughout the weekday.

A second trainset was introduced in 1998, along with rebuilt Hawker-Siddeley ex-GO Transit coaches and ex-Amtrak F40PH. So successful was the service that additional frequencies were added requiring more equipment to be drawn from the Dorion line (most notably FP7's and the remaining gallery cars). More rebuilt former GO Transit Hawker Siddeley cars were also added. The trains were initially stored overnight at CP's Ste-Therese yard, which required a short deadhead run between Ste-Therese and Blainville.

When more road work was carried out in 1998, AMT temporarily extended some peak runs all the way to Lucien L'Allier station, circling the mountain through Cote St-Luc and Montreal West. At the time, the old

En mai 1997, l'AMT eut l'occasion d'étendre son réseau. Un projet de remplacement d'un pont routier sur la rive nord de Montréal était en voie de provoquer des congestions monstres pour les banlieusards. De concert avec le CPR, un service ferroviaire temporaire fut établi à partir de l'ancienne gare Jean-Talon rue du Parc, à la borne MP 6.2 de la subdivision Avenue du Parc et Blainville. Cette dernière municipalité, autrefois Bouchard, était située à la borne MP 4.2 de l'ancienne subdivision Sainte-Agathe. La gare de l'avenue du Parc était située dans Parc-Extension dans le nord-est de la ville. Une voie réservée permettait aux autobus express d'amener rapidement les passagers de la gare vers le centre-ville. L'AMT emprunta quatre voitures à deux niveaux de type Gallery et une locomotive GP9 de sa ligne de Dorion afin d'aménager deux départs le matin vers la ville et deux autres départs en fin d'après-midi en direction de Blainville en plus d'un service au retour du train. Dans les années subséquentes, la fréquence des départs grimpa jusqu'à 10 trains dans chaque direction pendant les jours de semaine.

On ajouta un nouveau train en 1998 en ayant recours à des voitures construites par Hawker-Siddeley et provenant de Go Transit (région de Toronto), et à une locomotive F40PH provenant d'Amtrak. Le succès fut tel qu'on ajouta des départs en utilisant encore une fois du matériel de la ligne Dorion, c'est-à-dire la majorité des locomotives FP7 et le reste des voitures Gallery à deux niveaux. Plus tard, d'autres voitures Hawker Siddeley provenant également de Go Transit furent ajoutées. Les trains étaient garés pour la nuit au triage Sainte-Thérèse du CP, ce qui nécessitait un prolongement de parcours entre Sainte-Thérèse et Blainville.

À la suite d'autres travaux routiers en 1998, l'AMT étendit temporairement le service jusqu'à la gare Lucien-L'Allier, contournant la montagne par Côte-

North Junction lead linking the Westmount and Adirondack subdivisions had been taken out of service, so the trains ran through South Junction and reversed direction. Funding later allowed the North Junction lead to be reconnected to the Adirondack subdivision, eliminating the change of direction.

Further improvements have followed. F59PHI s eventually replaced the aged FP7's, new 115lb welded rail supplanted old 100lb jointed rail, parking lots were expanded, new stations were added in Vimont (Laval) and Chabanel (Montreal), the St. Martin station – which was located in an industrial zone – was replaced by a new multi-modal station at Concorde that connects with the Metro, and the service was extended 9.5 miles from Blainville to St. Jerome. Ridership has soared, reaching 10,000 daily riders in 2008.

AMT unsuccessfully tried to increase service further on this line over the years, but its efforts were thwarted by infrastructure constraints. Except for a short gauntlet track on a bridge over the Riviere des Prairies, the line is double-track up to St-Martin Junction (in Laval). Further north, beyond St. Martin Junction, CP removed the second main line track between there and Ste-Therese in 1989. Because there is no usable passing siding between Laval and Blainville, trains meet by pulling into the yard at Ste-Therese and then reverse back onto the main line once the track is clear.

AMT has more grand plans for this line, notably installing Central Traffic Control (CTC) signals all-the-way to St-Jerome, building new passing sidings in Saint Janvier, Blainville and Ste.-Therese, as well as restoring the second main track that was ripped up in 1989. Even more grandiose, AMT plans on building an underground connection between Outremont (near Rockland Road overpass) and CN's Deux Montagnes subdivision in the Mount Royal tunnel, diverting the St-Jerome trains to Central Station using dual-power electric and diesel locomotives. This would shave 20 minutes off the schedule. Additional trainsets would allow for an expanded peak and off-peak service.

Reality check: funding has not yet been allocated for any of these projects, and there is still no evening and weekend service on this line. Still, as part of AMT's fleet renewal program, the St-Jerome line is getting Bombardier Multilevel cars this year, spelling the end of the gallery and ex-GO Transit Hawker-Siddeley cars. Moreover, funding for at least some projects, such as CTC, appears more likely now that new equipment is finally on its way.

Saint-Luc et Montréal-Ouest. Entretemps, l'ancienne jonction nord reliant les subdivisions Westmount et Adirondack fut abolie; les trains devaient alors passer par la jonction sud et changer de direction. Plus tard, des fonds supplémentaires permirent de reconnecter la jonction nord à la subdivision Adirondack, éliminant par le fait même l'obligation de changer de direction.

D'autres améliorations suivirent. Des F59PHI remplacèrent les vieux FP7, de nouveaux rails soudés de 115 lb (57,2 kg/m) remplacèrent les vieux rails jointés de 100 lb (49,8 kg/m), des aires de stationnement furent agrandies et de nouvelles gares ajoutées telles que Vimont (Laval) et Chabanel (Montréal). La gare de Saint-Martin, située dans une zone industrielle, fut remplacée par une nouvelle gare intermodale reliée à la station de métro Concorde et la ligne fut prolongée de 15,3 km de Blainville jusqu'à Saint-Jérôme. En 2008, l'achalandage atteignit le nombre de 10 000 usagers par jour.

L'AMT tenta tout au long des ans d'améliorer le service sur cette ligne, mais des contraintes dans l'infrastructure l'empêchaient d'aller de l'avant. La ligne est à double voie jusqu'à la jonction Saint-Martin (Laval) à l'exception d'un court tronçon sur le pont traversant la rivière des Prairies. En 1989, le CP a retiré l'une des deux voies principales au nord de la jonction Saint-Martin jusqu'à Sainte-Thérèse. De plus, il n'y a pas de voie d'évitement entre Laval et Blainville, ce qui oblige le train à entrer dans la cour de Sainte-Thérèse pour céder le passage à un autre train en sens inverse, puis à reculer sur la voie principale.

L'AMT a plusieurs projets en cours en ce qui concerne cette ligne, notamment d'installer un système de signaux de contrôle de trafic central (CTC) jusqu'à Saint-Jérôme, de construire de nouvelles voies d'évitement à Saint-Janvier, Blainville et Sainte-Thérèse, et enfin, de réinstaller la seconde voie principale qui avait été retirée en 1989. Plus audacieux encore, l'AMT se propose de construire un tronçon souterrain afin de relier Outremont (près du viaduc Rockland) à la subdivision Deux-Montagnes du CN vers le tunnel, dirigeant ainsi les trains vers le tunnel du Mont-Royal en utilisant des locomotives à propulsion bimode, ce qui diminuerait le parcours de 20 minutes. On songe aussi à ajouter quelques trains supplémentaires tant pendant qu'en dehors des périodes de pointe.

Cependant, on n'a pas encore débloqué de fonds pour ces projets et il n'y a pas de service en soirée ni en fin de semaine sur cette ligne. Dans le cadre de son programme de renouvellement de son parc de voitures, l'AMT remplacera les voitures Gallery et les ex-GO Transit Hawker-Siddeley par des voitures à deux niveaux de type BiLevel de Bombardier. En outre, des fonds pour certains projets, tel que le CTC, sont susceptible d'être débloqués avec l'avènement du nouveau matériel roulant.

Saint Hilaire

Saint Hilaire



This is a control cab coach built by Hawker Siddeley in 1967 for GO Transit. Acquired by AMT in 1994, the vestibule stairs at one end was closed off for the St. Hilaire commuter service to accommodate the high level platforms at Central Station. All the former GO used on this route had a similar change. Michael Leduc.

Nous voyons ici une voiture coach avec cabine de conduite construite par Hawker Siddeley en 1967 pour GO Transit. L'AMT l'a acquise en 1994 et l'a modifiée plus tard pour le train de banlieue de Saint-Hilaire. En effet, la porte d'une des extrémités de chacune des voitures fut adaptée aux quais élevés de la gare Centrale. Michael Leduc.

Year service inaugurated / <i>Année d'inauguration</i>	2001
Number of stations / <i>Nombre de gares</i>	7
Parking lots / <i>Stationnements incitatifs</i>	6
Departures per week-day rush-hour / <i>Départs en période de pointe (en semaine)</i>	7 / 7
On time performance (2009) / <i>Ponctualité</i>	98.06%
Daily ridership / <i>Déplacements quotidiens</i>	6,870

The rail line along which the present day Montreal-St. Hilaire commuter service operates was originally part of the St. Lawrence and Atlantic Railway. With its American partner, the Atlantic and St Lawrence Rail Road, the two companies completed a through line from Montreal to Portland, Maine in 1853 – the same year they became a part of Grand Trunk Railway. The St Lawrence and Atlantic began operating passenger trains between Longueuil and St. Hyacinthe in 1848. Following the opening of Victoria Bridge in 1859, the trains were redirected to Montreal from Longueuil. In 1923 the GTR

La ligne utilisée présentement par le train de banlieue entre Montréal et Saint-Hilaire était à l'origine celle du St.Lawrence and Atlantic Railway. Avec sa contrepartie américaine, l'Atlantic and St.Lawrence Railroad, ce chemin de fer compléta en 1853 le lien entre Montréal et Portland dans le Maine. La même année, l'entreprise fut absorbée par le chemin de fer Grand Tronc (GTR). Le St.Lawrence and Atlantic avait établi un service de trains de passagers dès 1848 entre Longueuil et Saint-Hyacinthe. Après l'ouverture du pont Victoria en 1859, le trajet fut prolongé jusqu'à Montréal.

became a constituent company of Canadian National Railways.

Commuter trains began operating over between Montreal and St Hyacinthe sometime between 1879 and 1882. A schedule from 1882 shows a train leaving St. Hyacinthe at 0725 and, after making seven stops, arriving in Montreal at 0850. In the afternoon the train departed Montreal at 1710 and pulled into St. Hyacinthe at 1845. Intercity trains making many of the same stops supplemented the local commuter train. In May 1893, these included two Montreal-Sherbrooke-Island Pond, Vermont and two Montreal-Portland, Maine round trips. By 1900 six trains stopped at St. Hilaire, including three operated by the Intercolonial Railway that had running rights over the St. Rosalie-Montreal track. The eastern terminus of the commuter train was moved to St. Rosalie sometime prior to 1910. At St. Rosalie, there was a large roundhouse to service the steam locomotives and bunkhouse for train crews. There were some cut backs during World War I, but service was later restored and expanded.

Commuter service was well established by the time the GTR was absorbed by Canadian National. The CN timetable of May 13, 1923 maintains the same level of service previously provided by the Grand Trunk.

Generally speaking, the commuter trains ran out along the double track main line through the towns of St. Lambert, St. Hubert, St. Bruno, St. Basile le Grand, Beloeil, Otterburn Park, St. Hilaire, Ste. Madeleine, St. Hyacinthe to Ste. Rosalie. Early in the 1940s, an additional Montreal-Ste. Rosalie commuter train was added. This service was maintained up to 1957 when the second commuter train was discontinued as the effects of the automobile began to take its toll on railway passenger traffic. By October 1960, only the commuter train and one of the Montreal-Sherbrooke trains stopped at St. Hilaire.

During the steam era, and after the opening of Central Station in 1943, the trains were pulled by electric haulers between Central and Bridge Street, as steam engines were not permitted into Central Station. Dieselization of the commuter service started in the spring of 1957 when the ex-Central Vermont RS-3 units, 3900 & 3901, were assigned to locals. Before commercial navigation ceased along the Lachine Canal, the trains were subjected to the occasional delay at Lift Bridge when lake boats would pass by. This was most frustrating in the morning for commuters who were expected to be at work for a specific time.

Starting in 1964, CN revised the operation so as to eliminate the need to overnight equipment and crews at Ste. Rosalie. The equipment made a deadhead move from the Montreal coach yard to St. Hyacinthe for the morning commuter run into Montreal. Similarly, when the evening commuter arrived at St. Hyacinthe, it would

Puis, en 1923, le GTR devint une constituante du Canadian National Railways (CNR).

Le service de trains de banlieue entre Montréal et Saint-Hyacinthe débuta entre les années 1879 et 1882. En 1882, l'horaire indiquait un départ vers Saint-Hyacinthe à 7 h 25, puis, après sept arrêts, l'arrivée à Montréal à 8 h 50. En fin d'après-midi, le train quittait Montréal à 17 h 10 pour arriver à Saint-Hyacinthe à 18 h 45. Des trains interurbains, qui faisaient les mêmes arrêts, ajoutaient un service complémentaire aux trains de banlieue. En mai 1893, ceux-ci offraient deux allers-retours entre Montréal, Sherbrooke et Island Pond au Vermont ainsi que deux allers-retours entre Montréal et Portland dans le Maine. En 1900, six trains s'arrêtaient à Saint-Hilaire, dont trois convois de l'Intercolonial Railway; ce dernier détenait un droit de passage entre Montréal et Sainte-Rosalie. Vers 1910, le terminus en direction est de la ligne fut déplacé jusqu'à Sainte-Rosalie. On y trouvait alors une grande rotonde pour les locomotives à vapeur et un bâtiment-dortoir pour les équipes de train. Il y eut des coupures de service pendant la Première Guerre, mais le service fut par la suite rétabli et même amélioré.

Le service de trains de banlieue du GTR était déjà bien établi lorsque ce chemin de fer fut absorbé par le CNR. D'ailleurs, on constate, dans l'horaire en vigueur le 13 mai 1923, que le CNR a maintenu le même niveau de service qu'offrait auparavant le GTR.

Le train de banlieue roulait sur deux voies principales en passant par les villes de Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, Beloeil, Otterburn Park, Saint-Hilaire, Sainte-Madeleine, Saint-Hyacinthe et finalement Sainte-Rosalie. Au début des années 1940, on ajouta un train de banlieue supplémentaire entre Montréal et Sainte-Rosalie. Ce service fut maintenu jusqu'en 1957, puis on abolit le train supplémentaire, une conséquence de la popularité de l'automobile privée pour le transport des personnes. À partir d'octobre 1960, un seul train de banlieue et un seul des trains entre Montréal et Sherbrooke s'arrêtèrent dorénavant à Saint-Hilaire.

Pendant l'époque de la vapeur et après l'ouverture de la gare Centrale en 1943, les trains étaient remorqués par des engins électriques jusqu'à la rue Bridge, car les locomotives à vapeur n'étaient pas admises à l'intérieur de la gare.

La conversion au diesel des trains de banlieue débuta au printemps 1957 lorsqu'on y assigna les locomotives RS-3 nos 3900 et 3901 acquises du Central Vermont. Avant la fermeture du canal Lachine, les trains étaient sujets à certains délais occasionnés par l'élévation du pont permettant aux navires de circuler. C'était là un irritant pour les banlieusards, qui espéraient arriver à l'heure au travail.

En 1964, le CN révisa ses opérations afin

run as an extra back to Montreal. The number of commuters east of St. Hilaire became so few by 1968 that the railway shortened the operation making St. Hilaire East the last scheduled stop. The commuter train then proceeded to Ribeco, the interlocking just east of the last stop, crossed over to the north track, and deadheaded back to Montreal. A reverse operation would occur for the morning service.

Effective October 16, 1969, the Montreal-Sherbrooke train ceased to stop at St. Hubert, St. Bruno, St. Basile le Grand, St. Hilaire and St. Hilaire Est leaving only the commuter train to service these stops. CN resumed stopping the Montreal-Sherbrooke train at these points in the early 1970s. The Montreal-Sherbrooke trains were turned over to VIA along with the other CN intercity passenger train in 1979. The federal government ordered the discontinuance of the VIA service which made its last runs in November 1981. The CN commuter train operated until in August 1988. At the time of its discontinuance, this train was the last regularly scheduled Canadian National passenger train.

d'éliminer la nécessité de laisser une équipe de train et du matériel roulant pour la nuit à Sainte-Rosalie. Ainsi, un train vide quittait la cour de voitures coach de Montréal pour aller prendre les premiers passagers du matin à Saint-Hyacinthe. De même, le dernier train de soirée vers Saint-Hyacinthe retournait en extra vers Montréal. Le nombre de trains de banlieue à l'est de Saint-Hilaire diminua tant qu'en 1968, le CN décréta que Saint-Hilaire-Est serait dorénavant le nouveau terminus. Ainsi, le train roulait jusqu'à Ribeco, le poste d'enclenchement juste à l'est du dernier arrêt, s'engageait sur la voie nord, puis se dirigeait à vide vers Montréal. Une opération inverse avait lieu pour le service du matin.

À partir du 16 octobre 1969, le train de Montréal/Sherbrooke cessa ses arrêts aux gares de Saint-Hubert, Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Hilaire et Saint-Hilaire-Est, laissant le service uniquement au train de banlieue. Cependant, le CN remit en fonction ces arrêts au début des années 1970. En 1979, Via prit en charge le train de Montréal/Sherbrooke comme tous les autres trains interurbains. En novembre 1981, par ordre du gouvernement, le service offert par Via fut interrompu. Le service de train de banlieue du CN persista jusqu'en août 1988. Ce fut le dernier train de passagers à l'horaire du CN.



The CN RDCs at St. Lambert are entraining passengers for Montreal in December 1973. This is morning train 621 that originated in Sherbrooke and stopped on weekdays at Otterburn Park, Beloeil and St. Lambert. Cars two and three were reserved for commuters with the overflow moving forward into car one. Michael Leduc.

Les automotrices Budd du CN, à Saint-Lambert, amènent des passagers vers Montréal, en décembre 1973. Le train du matin en partance de Sherbrooke, le no 621, s'arrêtait pendant les jours de semaine dans les gares suivantes : Otterburn Park, Beloeil et Saint-Lambert. La deuxième et la troisième voitures étaient réservées aux banlieusards, qui refoulaient vers la première voiture lorsqu'il y avait affluence. Michael Leduc.



Commuter train 900 departs St. Lambert on August 30, 1983. The train will make all the local stops to St. Hilaire East before deadheading back to Montreal. A reverse operation will occur in the morning. By this time, the train is generally about five coaches in length having been reduced from its heyday length of seventeen. This was a service that the railway reluctantly operated. The heavyweight coaches were the norm. In five years the service would be no more. Michael Leduc.

Nous sommes le 30 août 1983, le train no 900 quitte Saint-Lambert et fera tous les arrêts locaux jusqu'à Saint-Hilaire-Est avant de retourner à vide vers Montréal; une opération similaire sera effectuée le lendemain matin à sens inverse. Pour le moment, le train n'est composé que d'environ cinq voitures, comparativement à plus de 17 pendant l'âge d'or du service. C'est un service que le chemin de fer offre avec réticence et l'utilisation de voitures lourdes est de mise. Dans cinq ans, le service sera retiré. Michael Leduc.

For over a dozen years there was no commuter service along the line until the AMT began operating a meager service out to McMasterville in January 2001, not quite reaching St. Hilaire. Service was extended to Mont St. Hilaire in September 2002 following the installation of a new CTC system over the line and the building of an overnight storage facility at the eastern end of the commuter route.

These trains serve the communities of St. Lambert, St. Hubert, St. Bruno, St. Basile le Grand, McMasterville (adjacent to Beloeil) and Mont Saint Hilaire. The equipment lays overnight at the AMT yard in Theriault, one mile east of its Mont Saint Hilaire Station. Theriault is named for CN crew member Yvan Theriault, who perished in a terrible oil-train wreck at St-Hilaire in 1999. Fellow crew member Paul Davis also died in the wreck, and a CTC control point is named in his honor near the St. Basile le Grand station.

Three trainsets made of 10 rebuilt Hawker-Siddeley cars each were used for the service, powered by former Amtrak F40PH's. The former GO Transit cars have had one vestibule modified to be used exclusively at Central Station's high level platform, unlike the remainder of the fleet used on the St-Jérôme, Vaudreuil and Candiac lines.

Service consisted of four inbound morning and

Pendant plus de 12 ans, le service de banlieue fut inexistant, puis l'AMT créa en janvier 2001 un service minimal jusqu'à McMasterville. En septembre 2002, le service fut prolongé jusqu'à Mont-Saint-Hilaire, à la suite de l'installation d'un nouveau système CTC sur la ligne et de la construction d'installations afin d'entreposer l'équipement pendant la nuit à l'extrémité est du parcours.

Ces trains desservent les communautés de Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville (limitrophe à Belœil) et Mont-Saint-Hilaire. Pendant la nuit, le matériel roulant repose sur des voies de garage de l'AMT à Thériault, 1,6 km à l'est de la gare de Mont-Saint-Hilaire. Thériault renvoie au nom d'un employé du CN, Yvan Thériault, qui périt lors du terrible accident d'un train pétrolier à Saint-Hilaire en 1999. Son collègue, Paul Davis, fut tué aussi lors du même accident et un centre de contrôle CTC, à proximité de la gare de Saint-Basile-le-Grand, porte désormais son nom.

Trois trains, constitués de 10 voitures Hawker-Siddeley reconstruites et acquises de GO Transit ainsi que des locomotives F40PH acquises d'Amtrak, furent utilisés pour le service. Un des vestibules de chacune de ces voitures a été modifié afin de s'adapter aux quais élevés de la gare Centrale. Ce n'est cependant pas le cas

four outbound afternoon runs. One trainset made a deadhead reverse run to offer two in-service trips per peak period. The trains use dedicated tracks 21 and 22 at Central Station.

In 2008, responding to ever-increasing ridership on this line, AMT leased a few retired New Jersey Transit Comet 1 cars along with a few F40PH-2's and GP40FH-2's. This equipment was quickly deployed on the Vaudreuil, Candiac and St-Hilaire lines, allowing a fourth trainset to be used on the latter. Not only did this mean a fifth inbound morning and outbound afternoon peak run, AMT also seized the opportunity to introduce a mid-day round trip as well as an evening departure.

In 2009, the St-Hilaire line became the first AMT line to put the first of 160 new Bombardier multi-level cars into service. All trainsets now operate with the new cars: one with 6 cars, one with 7, and two with 9 cars. Because the new Multilevels draw far more power than the old GO cars, two diesel locomotives are necessary on most trains to provide sufficient HEP capacity. The expected arrival of the new ALP45DP locomotives in 2012 should resolve the situation, as these locomotives will be equipped with an 800kW HEP, enough to supply up to 10 multi-levels.

AMT does not have major expansion plan for this line except for a new station track and a high-level platform at St-Hilaire. Capacity constraints on CN's Victoria Bridge and intensive CN freight traffic levels will prevent AMT from increasing service further on this line for a foreseeable future.

des voitures utilisées sur les lignes de Saint-Jérôme, Vaudreuil et Candiac.

Il y avait quatre départs vers Montréal en matinée et quatre départs vers Mont-Saint-Hilaire en fin d'après-midi. Un des trains retournait à vide afin d'offrir deux départs en période de pointe. Les trains utilisaient les voies 21 et 22 de la gare Centrale.

En 2008, pour répondre à une augmentation de l'achalandage, l'AMT loua quelques voitures Comet 1, retirées du réseau du New Jersey Transit (NJT), et quelques locomotives F40PH-2 et GP40FH. Cet équipement fut aussitôt déployé sur les lignes de Vaudreuil, Candiac et Saint-Hilaire, permettant ainsi d'y ajouter un quatrième train. Cela permit non seulement d'offrir un cinquième départ tant le matin qu'en fin d'après-midi en période de pointe, mais aussi d'introduire un aller-retour en milieu d'après-midi et un départ en soirée.

En 2009, la ligne de Saint-Hilaire étrenna ses premières voitures de type BiLevel de Bombardier. Tous les trains sont maintenant composés de ces nouvelles voitures : un de 6 voitures, un autre de 7 voitures et enfin deux de 9 voitures. Parce que ces BiLevel en mode HEP (Head End Power), dont la demande en électricité est fournie par la locomotive, exigent plus de puissance que les anciennes ex-GO Transit, on doit y atteler le plus souvent deux locomotives. Cependant, la livraison prochaine de nouvelles locomotives ALP45DP (prévue pour 2012) devrait régler la situation, puisque ces dernières développent une puissance de 800 kW en HEP, suffisante pour 10 voitures BiLevel.

L'AMT ne prévoit pas de développement majeur pour cette ligne, à l'exception d'une nouvelle voie en gare et d'un quai surélevé à Saint-Hilaire. Les contraintes du pont Victoria et un trafic intense des trains de marchandises du CN ne lui permettent cependant pas d'augmenter le service pour le moment.

Delson / Candiac



Delson / Candiac

On September 8, 2010, AMT train 90 pulls up to the Saint Constant Station, which is within five minutes walking distance of Exporail. The leased 18523 in GO Transit green and white colours will pull up and foul the crossing to allow all five cars access to the short wooden platform. Peter Murphy.

En ce 8 septembre 2010, le train de l'AMT no 90 arrive à la gare de Saint-Constant, située à cinq minutes de marche d'Exporail. La locomotive no 18523, louée à GO Transit, avec sa livrée vert et blanc, bloquera le passage à niveau pour permettre aux cinq voitures d'avoir accès à la courte plate-forme temporaire en bois du quai.

Year service inaugurated / <i>Année d'inauguration</i>	2002
Number of stations / <i>Nombre de gares</i>	8
Parking lots / <i>Stationnements incitatifs</i>	4
Departures per week-day rush-hour / <i>Départs en période de pointe (en semaine)</i>	6 / 6
On time performance (2009) / <i>Ponctualité</i>	96.01%
Daily ridership / <i>Déplacements quotidiens</i>	3,090

As part of a project to extend its reach to a year-round, ice-free port on the Atlantic Ocean, CP completed a new rail line from Montreal West to Saint John, New Brunswick in 1889. The new route hosted passenger trains from Saint John, Sherbrooke, Boston and Newport, Vermont whose schedules allowed travellers to spend part of the day in Montreal. However, no commuter trains were available until April 1952 when CP rescheduled the Montreal-Sutton local train 213 to arrive in Montreal at 0800. Prior to this time train 213 had reached Montreal late in the morning. Sister train 214 departed at 1740. This provided Delson and St. Constant with their first true commuter service. In October 1958, the pair of trains were truncated to operate only between Montreal and Farnham (a Friday night extension of train 213 to Sutton that lasted for a few years longer). Equipped with RDCs in the early 1960s, these trains operated until October 1, 1982 when they were discontinued.

Canadian Pacific train No. 214 with engine 4000 departs Montreal West for Newport, Vermont on April 16, 1951. It will make all the local stops doubling as an afternoon commuter train. It would return the next morning, but not in time for passengers to go to work. Alco 4000 was almost new at the time - it was a freight unit without steam capability and could be used in passenger service in the month of April. R. S. Ritchie.



Les résidents de la rive sud du Saint-Laurent étaient desservis au milieu du 19^e siècle par le chemin de fer du Grand Tronc du Canada. C'est beaucoup plus tard, dans les années 1880, que débuta le service offert par le South Eastern Railway. Le lien entre Montréal et la rive sud pouvait se faire soit par traversier, soit par le pont Victoria du Grand Tronc, ou encore, en hiver, par le chemin de fer sur glace du Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway (QMO&O). Mais en plus de coûter cher, cela causait une grande perte de temps. Après l'acquisition du South Eastern, au début des années 1880, un nouveau pont fut érigé au-dessus du Saint-Laurent à hauteur de Lachine (maintenant l'arrondissement LaSalle). Ainsi, les trains pouvaient désormais accéder directement à Montréal et sans perte de temps.

Dès son ouverture en février 1889, la gare Windsor devint le terminus des trains en provenance de la rive sud.

À partir de ce moment, il y eut un semblant de service de trains de banlieue qui dura jusqu'au 1^{er} octobre 1982. Au début, les banlieusards du matin prenaient le train en provenance de Sherbrooke vers Montréal, tandis qu'au retour ils montaient à bord de celui à destination de Newport au Vermont. Plus tard, l'horaire du train de Newport fut modifié de telle sorte que celui-ci devint le train de banlieue tant à l'aller qu'au retour. En avril 1952, on décida que le train de Newport s'arrêterait désormais à Sutton au Québec, ce qui éviterait les contrôles de douane. En octobre 1958, le terminus du train fut ramené à Farnham jusqu'à ce que le service soit éliminé par le CPR.

Le train no 214 du Canadien Pacifique avec en tête la locomotive no 4000 quitte la gare de Montréal-Ouest pour Newport au Vermont en ce 16 avril 1951. Il fera tous les arrêts locaux comme un train de banlieue le ferait en fin d'après-midi. Il reviendra le lendemain juste à temps pour prendre en chemin les banlieusards du matin. L'Alco no 4000 était presque neuf à cette époque. C'était un engin conçu pour des trains de marchandises, donc sans génératrice à vapeur. C'est pourquoi on ne l'utilisait qu'à partir d'avril pour le service aux passagers. R.S. Ritchie.

In 2002, another temporary service offered by a pair of peak direction trains connected Delson to Lucien L'Allier in downtown Montreal over the CPR's Adirondack and Westmount Subdivisions. This marked the reinstatement of commuter service over the CPR's Lachine Bridge to the South Shore. While still considered to be in the experimental stage, frequency in 2010 is up to 6 still mostly peak direction trains each weekday and the eastern terminal has been extended east to Candiac, Quebec. The relatively short consists used to layover on a siding opposite Delson Station, using infrastructure built when service was inaugurated in 2001. The short length of the storage track had room for two trains comprised of a GP9RM, an electric HEP generator car, and four 1000 series single level coaches. The storage track was lengthened in 2009 to allow a third trainset to be stored. The ex-CN Geeps have been replaced with HEP equipped units, which in turn allow for a fifth coach per trainset, train length is limited because of station platform length.



En 2002, un autre service temporaire fut offert avec deux départs dans chaque direction entre les gares Lucien-L'Allier et Delson en utilisant les voies des subdivisions Westmount et Adirondack du CPR. Expérimental à ses débuts, sa fréquence passa à six départs dans les deux directions en période de pointe pendant les jours de semaine et le parcours fut prolongé jusqu'à Candiac. Les courts convois attendaient, sur une voie d'évitement opposée à la gare de Delson, que l'infrastructure soit terminée avant l'inauguration du service en 2001. Cette voie d'évitement, utilisée comme voie de garage, pouvait recevoir deux trains composés chacun d'une locomotive GP9RM, d'un fourgon générateur électrique HEP et de quatre voitures coach de série 1000 à simple niveau. La voie de garage fut allongée en 2009 pour recevoir un troisième convoi. Les locomotives GP acquises du CN furent remplacées par des engins équipés de HEP, mais la longueur des quais des gares limitait l'ajout à une seule voiture par convoi.

AMT Candiac train is switching into layover position at Delson Station on December 4, 2009. The train is made up of a mix of 5 Bombardier and N.J. Transit cars. Michel Lortie.

Le train de Candiac de l'AMT avance vers la voie de garage à la gare de Delson en ce 4 décembre 2009. Les cinq voitures du convoi proviennent de Bombardier et de New-Jersey Transit (NJT). Michel Lortie.

At the end of July 2010, the layover location was moved further east. Trains now overnight on the Goodfellow Lumber property in the Candiac industrial park, much to the relief of Delson residents who lived near the station and endured the diesel noise. The three trainsets now use ex- GO Transit F59PH's with five 1200 series single level coaches displaced from the St. Hilaire line when the new Bombardier 3000 series multilevel cars were introduced. As delivery of the new 3000 series cars continue, they will be soon introduced on the Candiac line replacing the 1200s. This is AMT's way of increasing train capacity while respecting the restriction on train length caused by the short platforms along this line.

More leased equipment

Ahead of planned service improvements to its network in 2009, AMT arranged with NJ Transit to lease 19 surplus coaches and 2 cab-cars of St Louis Car and Pullman-Standard ancestry, as well as 2 F40 and 5 GP40FH-2 locomotives. Currently, they can turn up on any diesel-powered line; the coaches are intermingled with AMT's own Comet cars as the NJ Transit cars have manually operated doors. Passengers have to walk through the vestibule and use the automatic doors on the

À la fin de juillet 2010, la voie de garage a été déplacée vers l'est, sur la propriété de Bois Goodfellow dans le parc industriel de Delson, ce qui fut un grand soulagement pour les résidents qui vivaient à proximité de la gare et qui devaient endurer le bruit excessif des diesels. Chacun des trois convois utilise maintenant une locomotives F59PH acquise de GO Transit et cinq voitures coach de série 1200 à niveau simple provenant de la ligne de Saint-Hilaire, celles-ci ayant été remplacées par des voitures Bombardier BiLevel de série 3000. D'ailleurs, ces dernières remplaceront graduellement les voitures de la série 1200 de la ligne Candiac au fur et à mesure de leur livraison. C'est une façon pour l'AMT d'accroître la capacité de ses trains tout en tenant compte de la courte longueur des quais le long de la ligne.

Ajout de matériel roulant en location

Afin d'anticiper une amélioration du service dans son réseau en 2009, l'AMT a conclu un arrangement avec le NJT pour louer 19 voitures coach et deux voitures à cabine de conduite de Saint-Louis Car et Pullman-Standard, en plus de deux locomotives F40 et de cinq locomotives GP40FH-2. Les voitures du NJT sont utilisables avec les lignes à traction diesel et l'AMT les a

AMT's fleet. Keeping time is a major challenge for train crews as the loading time is longer because only half the doors on a given train can be used.

As of mid September 2010, enough of the new 3000 series cars have been delivered that all NJ transit cars have been withdrawn from service. The NJ Transit locomotives mentioned above soldier on waiting for the arrival of the new ALP45DP's in 2012.

entremêlées avec les voitures Comet, puisqu'elles sont munies de portes actionnées manuellement. Cependant, pour descendre du train, les passagers doivent franchir les vestibules vers les portes automatiques. Conséquemment, cela prolonge le temps d'embarquement et de débarquement, puisqu'on utilise seulement la moitié des portes. Respecter l'horaire dans ces conditions devient ainsi tout un défi pour l'équipe de train.

La livraison des voitures de la série 3000, prévue pour la mi-septembre 2010, permettra de retirer toutes celles du NJT tandis que les locomotives, également du NJT, seront remplacées en 2012 par des ALP45DP.

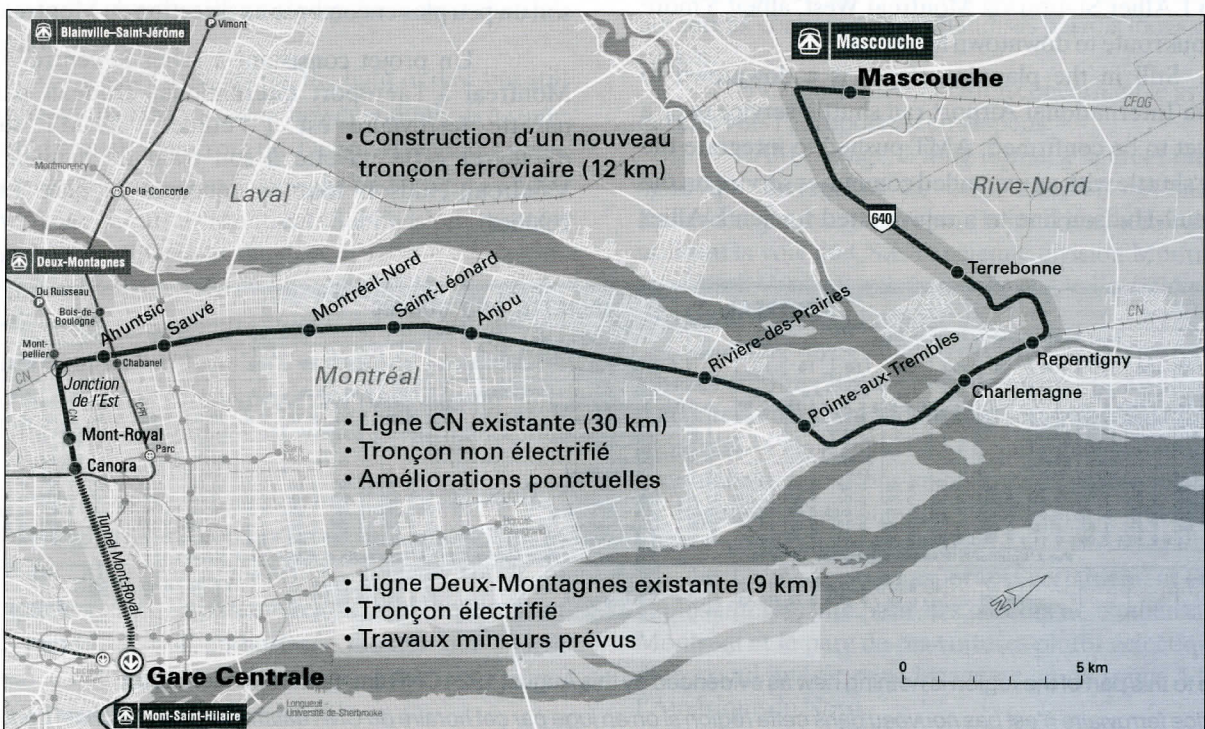


Interior views of the new 3000 series Bombardier multilevel cars, every need has been taken into consideration; passenger comfort, handicap access, bicycles, high and low-level platforms, one toilet per train and clearance in the Mount Royal Tunnel, etc. AMT.

Vues de l'intérieur des nouvelles voitures 3000 de Bombardier à double niveau. Tous les besoins des passagers ont été prévus : le confort, l'accès pour les personnes handicapées, des espaces pour les bicyclettes, l'accès aux quais à haut et à bas niveau, une toilette et un dégagement pour les fils aériens dans le tunnel du Mont-Royal, etc. AMT.

More Expansion

Plus de développement



A new line servicing Mascouche and Repentigny was announced in a press conference on March 17, 2006, and follows a major campaign of the residents of Repentigny to obtain commuter rail to their area. The 51 kilometer (32 mile) line will originate in Central Station, heading north on the Deux Montagnes Subdivision to Eastern Junction, and thence continue over Canadian National's St. Laurent and Joliette Subdivisions to a point north of the Rivieres des Prairies bridge. New track will be built from Repentigny to Terrebonne in the median of Quebec Autoroute 640, then link up with the former Canadian Pacific (now Quebec-Gatineau Railway) Trois Rivières Subdivision line to Mascouche. AMT expects the line to be inaugurated in 2012. Trains will consist of Bombardier multi-level cars and dual-mode electric / diesel ALP-45DP locomotives. The line will have 14 stops (3 existing and 11 new). There will be four round trips per weekday during rush-hours with a total travel time between terminal points of 61 minutes. The estimated cost of the new line is \$390 million.

Infrastructure improvements are now underway on the St. Laurent Subdivision. A second main track is being built between Montreal North and Pointe aux Trembles.

Many observers questioned the need for this new trackage as Mascouche could have been served rather inexpensively and more directly using the Quebec-Gatineau Railway's (ex CPR) Trois Rivières Subdivision which connects to the St. Jerome line at St. Martin Junction. This route would have had the trains enter Lucien L'Allier Station via Montreal West, albeit a more circuitous route to downtown Montreal.

Still in the planning stages is a downtown to Trudeau International Airport rail shuttle service over a route yet to be confirmed. AMT pushed to integrate the airport shuttle with an expanded commuter service on the Vaudreuil-Hudson line to a rejuvenated Lucien L'Allier Station.

La conférence de presse qui eut lieu le 17 mars 2006, annonçant qu'une ligne de train de banlieue desservirait Mascouche et Repentigny, faisait suite à une importante campagne menée par les résidents de Repentigny. Cette ligne de 51 km partira de la gare Centrale pour se diriger en direction nord vers la subdivision Deux-Montagnes jusqu'à la Jonction de l'Est, puis continuera sur la voie du CN dans les subdivisions Saint-Laurent et Joliette jusqu'au nord du pont traversant la rivière des Prairies. Une nouvelle voie sera construite de Repentigny à Terrebonne sur le terre-plein central de l'autoroute 640 pour ensuite rejoindre la voie du Chemin de fer Québec-Gatineau, anciennement la subdivision Trois-Rivières du CP, jusqu'à Mascouche. Les convois seront constitués de voitures Bombardier à double niveau et de locomotives bimode électrique/diesel de modèle ALP-45DP. Il y aura plus de 14 arrêts sur la ligne, dont 11 nouveaux ainsi que quatre départs dans chaque direction pendant les périodes de pointe en semaine. La durée totale d'un terminus à l'autre sera de 61 minutes. Les coûts de cette nouvelle ligne sont estimés à 390 millions de dollars.

Les travaux d'infrastructure sont en cours dans la division Saint-Laurent. On construit actuellement une deuxième voie principale entre Montréal-Nord et Pointe-aux-Trembles.

Certains observateurs se questionnent sur la pertinence de cette nouvelle voie, puisque Mascouche pourrait être desservie à moindre coût et plus directement par la voie du Chemin de fer Gatineau-Québec qui rejoint la ligne de Saint-Jérôme à la jonction Saint-Martin. Ce dernier trajet entrerait à la gare Lucien-L'Allier par Montréal-Ouest, bien que cette voie soit un peu plus encombrée en direction de Montréal.

Un projet consistant à relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Trudeau par une navette ferroviaire est à l'étude. L'AMT suggère d'intégrer cette navette à son train de banlieue vers Vaudreuil-Hudson tout en rénovant la gare Lucien-L'Allier.

MONTREAL (St. Cath., St. East.), JOLIETTE AND QUEBEC																						
Read Down—Lisez de Haut en Bas.						Miles		Read Up—Lisez de Bas en Haut.														
●384	●382	104	110	106	18	202	118	118	16	10	TABLE No. 65 (Eastern Time) (Heure du Méridien de l'est)											
P.M.	A.M.	P.M.	P.M.	A.M.	P.M.	P.M.	A.M.	A.M.	P.M.	A.M.	9	15	17	201-103	109	117	117	105	●381	●383		
12.30	16.10	1.30	1.00	8.15	4.50	3.45	8.30	8.30	4.15	9.30	6.10	1.20	8.25	7.45	10.30	9.15	9.15	8.25	10.20	7.00		
2.38	6.18	1.39	1.08	8.24	4.58	3.53	8.38	8.38	4.23	9.38	6.01	1.10	8.15	7.35	10.20	9.06	9.06	8.15	10.10	6.50		
											(St. Catherine Street East) Ar. ... (St. Catherine Street East) Dep. ... Longue Pointe ... Terrebonne ... Héctor ... East Montreal ... Pointe-aux-Trembles ... Charlemagne ... St. Paul l'Ermité ... L'Assomption ... L'Épiphanie ...											
2.54	6.35	1.57	1.27	8.41	5.12	4.07	8.52	8.52	4.36	9.52	5.45	12.57	8.00	7.15	10.06	8.52	8.52	7.57	9.53	6.34		
3.07	6.49	2.08	1.38	8.51	5.23	4.18	9.04	9.04	4.47	10.04	5.33	12.44	7.48	7.02	9.54	8.39	8.39	7.47	9.37	6.20		
3.13	6.57	2.13	1.43	8.56	5.28	4.23	9.09	9.09	4.52	10.09	5.28	12.39	7.43	6.57	9.49	8.34	8.34	7.42	9.31	6.13		
3.23	7.04	2.23	1.53	9.05	5.38	4.33	9.19	9.19	5.02	10.19	5.18	12.29	7.33	6.47	9.40	8.24	8.24	7.32	9.21	6.03		
13.30	17.14	2.30	2.00	9.11	5.45	4.40	9.26	9.26	5.09	10.26	5.09	12.22	7.26	6.40	9.31	8.17	8.17	7.25	9.13	5.54		
For L'Épiphanie-Rawdon Service See Table 68.											Pour Service Entre L'Épiphanie et Rawdon voir Horaire 63.											
											Paradis ... Salome ... Cratree ... Norraie ...											

Service to this part of the region is nothing new as evidenced by this August 1924 CNR timetable. Michael Leduc.

Le service ferroviaire n'est pas nouveau dans cette région si on en juge par cet horaire du CNR datant de 1924. Michael Leduc.



Artists rendering of an AMT train travelling along the median of Quebec highway 640 between Terrebonne and Mascouche. AMT.

Vue simulée d'un train de l'AMT circulant le long du terre-plein central de l'autoroute 640 entre Terrebonne et Mascouche. AMT.

However, Aeroports de Montreal (ADM), the private company managing the airport infrastructure, strongly favors routing the shuttle to Central Station over an all-new, dedicated alignment running parallel to CN's Montreal Subdivision. Such a routing would hardly be of any use to AMT as it would bypass Montreal West and Vendome stations, which generate a lot of ridership on the Vaudreuil line. Besides the Vendome Station is adjacent to the new English language McGill University teaching hospital which is now under construction. When operational, this facility should help increase ridership on the Vaudreuil line. The preferred ADM route, however, could prove beneficial for VIA Rail, whose trains run non-stop between Dorval and Central Station as the construction of a dedicated passenger track would eliminate conflicts with freight trains on CN's busy Montreal Subdivision.

As for now the decision over the airport shuttle's route is still pending.

Years away from seeing the light of day, but still appearing on the AMT's radar, however dimly, is a route that would branch away from the Delson / Candiac service at Adirondack Junction in Kanewake and traverse CSX's ex-New York Central Montreal Subdivision through Beauharnois to Valleyfield, Quebec.

A spate of service disruption through the winter of 2008 / 09 generated much discontent among passengers, and helped fuel a revised interest in additional off-peak frequencies for the Rigaud line. Hopefully AMT will improve its winter performance, but that remains to be seen.

What is certain is that it is a valued transportation option for many thousands of residents in the greater Montreal area, whose eclectic roster of equipment keeps the rail commuter scene in the forefront of the minds of rail enthusiasts though out North America.

Néanmoins, Aeroports de Montréal (ADM), l'entreprise privée qui gère l'infrastructure de l'aéroport, est plutôt en faveur d'une navette vers la gare Centrale qui emprunterait une nouvelle voie parallèle à celle de la subdivision Montréal du CN. Un tel trajet ne serait pas profitable pour l'AMT, puisque cette voie contournerait les gares de Montréal-Ouest et Vendôme. Ces dernières sont très utilisées pour la ligne de Vaudreuil. De plus, la gare de Vendôme est adjacente au futur hôpital universitaire de McGill, une université anglophone actuellement en construction. L'ouverture à venir de cette institution aura pour effet d'augmenter considérablement l'achalandage sur la ligne. La ligne mise de l'avant par l'ADM serait cependant profitable à Via Rail, dont les trains ne s'arrêtent pas entre la gare de Dorval et la gare Centrale. Si un tel projet était mis de l'avant, Via Rail pourrait profiter de la nouvelle voie parallèle à celle de la subdivision Montréal du CN, cette dernière étant fort achalandée par le passage de nombreux convois de marchandises parfois longs de plus 1,6 km.

Pour l'instant, la décision concernant le projet de navette vers l'aéroport est en suspens.

L'AMT songe, à long terme, à la création d'une ligne qui divergerait de celle de Delson/Candiac à Kanawake pour se diriger vers la jonction Adirondack en utilisant la voie du CSX, l'ancienne division Montréal du New York Central, puis passerait par Valleyfield pour se rendre jusqu'à Beauharnois.

Une vague d'interruptions de service pendant l'hiver 2008-2009 a provoqué beaucoup de mécontentement chez les usagers du train de banlieue de Montréal. Cela a incité l'AMT, entre autres, à étudier un éventuel ajout de trains en période de pointe sur la ligne de Rigaud. Espérons que l'AMT puisse améliorer la situation pour l'hiver prochain.

Ce mode de transport est certainement l'option la plus intéressante pour des milliers de banlieusards de Montréal et le parc de ces voitures plutôt éclectiques est d'un grand intérêt pour les amateurs de trains à travers l'Amérique du Nord.

AMT ROSTER - 2010

CARS

ROAD NOS	NUMBER	BUILT	BUILDER	TYPE	CAPACITY	LINE	NOTES
701-708	8	1989	Bombardier	1 level	116	H	Control cars, low platform, aluminum construction
720-735	16	1989	Bombardier	1 level	118	H	Control cars, low platform, aluminum construction
900-901	2	1969	Cdn. Vickers	1 level	154	B	Control cars, low platform, aluminum construction
920-926	7	1969	Cdn. Vickers	2 level	168	B	Low platform, Modified to 480 volt train line in 2002
102-111	9	1967-76	Hawker Siddley	1 level	90	B/C/H	Control cars, low platform, ex GO Transit, Toronto
1036-1103	39	1974-76	Hawker Siddley	1 level	94	B/C/H	Low platform, cars 1038 and 1039 built in 1968
200-204	5	1967	Hawker Siddley	1 level	90	S	High and low platform, ex GO Transit, Toronto
1201-1258	27	1974-76	Hawker Siddley	1 level	94	S	High and low platform, cars 1246 and 1251 built 1968
2000-2003	4	2004	Bombardier	2 level	148	H/B	Control cars, low platform
2020-2037	18	2005	Bombardier	2 level	154	H/B	Low platform
3000-3024	Varies	2009-10	Bombardier	2 level		All	High low platform, 25 ordered, now being delivered
3030-3164	Varies	2009-10	Bombardier	2 level	142	All	High low platform, 135 ordered, now being delivered
481-487	4	1994-95	Bombardier	1 level	88	D	Electric trailer cars with control cabs, odd numbers
400-456	29	1994-95	Bombardier	1 level	88	D	25KV electric motor control cars, even numbers only
401-449	25	1994-95	Bombardier	1 level	92	D	Electric trailer cars, odd numbers only
5156-5234	14	1987-88	Morrison-Knudsen	1 level	121	H/C	Leased from New Jersey Transit, doors inoperable

LOCOMOTIVES

ROAD NOS	NUMBER	BUILT	BUILDER	NOTES
1310-1313	4	1959	GM / GP9RM	Built for CN as freight locomotives, rebuilt in 1989, rated 1800 HP (no HEP)
1320-1330	11	2000-01	EMD / F59PHI	Built for AMT, 3000HP, HEP 480 volts, 600kw
243-418	15	1976-81	EMD / F40PH2	Nos. 243,287,319,372,411,400 Leased from Titan Nos. 270,271,274,293,301,302,310,330,418 Leased from Rail World
526-532	3	1988	EMD / F59PH	Nos. 526,530,532 Leased from Rail World
18523-18531	3	1988	EMD / F59PH	Nos. 18523, 18524, 18531 Leased from Rosen-Beaudin Leasing
4117-4118	2	?	EMD / F40PH2C	Nos 4117,4118 Leased from New Jersey Transit
4135-4144	5	?	EMD / GP40FH-2	Nos 4135,4137,4140,4143,4144 Leased from New Jersey Transit
1350s	20	2011-12	Bombardier	Model ALP-45DP Dual mode diesel - 25KV electric for use on all lines

HEP GENERATOR CARS

ROAD NOS	NUMBER	BUILT	BUILDER	NOTES
600-606	7	1958	Can-Car / CN	Box cars modified into 480V, 500KW HEP generator cars in 1989 by CN, 601 O/S

LINES LEGEND	H Hudson	D Deux-Montagnes
	B Blainville - St. Jerome	S St. Hilaire
	C Candiac	

Editorial note

Because of privacy legislation, we have not published any photos where passengers may be identified other than those provided by AMT.

Thanks to our contributors

Ronald S. Ritchie; commuter history, editing

Michael Leduc; history of the St. Hilaire line

John Godfrey; who got the whole article rolling

Jean-Francois Turcotte; AMT contributor to Canadian Railway Observations,

www.canadianrailwayobservations.com, for his major contribution to the overall article.

Don McQueen; CNR locomotive information

Merci à nos collaborateurs

Ronald S. Ritchie, auteur de COMMUTER HISTORY, en cours d'édition

Michael Leduc, auteur de HISTORY OF THE ST.HILAIRE LINE

John Godfrey, qui a assumé la gestion de la rédaction de l'article

Jean-François Turcotte, collaborateur du Canadian Railway Observations, www.canadianrailwayobservations.com, pour sa grande contribution dans la supervision de l'article

Don McQuenn, pour ses informations sur les locomotives du CNR

Ms. Brigitte Leonard, AMT; for her professional input
Your Editorial team; Stanton Smail, Douglas Smith,
Peter Murphy

French Translation; Jean-Maurice Buissard and Denis
Vallieres

Sources

Canadian Rail No. 372, January-February 1983 – Train
255 Departs Windsor Station by Omer Lavallee

Canadian Rail No. 222, June 1970 – Commuting to the
Lakeshore by Fred Angus, The Gallery Cars by Bernard
Wilkinson

Canadian Rail No. 514, September-October 2006 – The
Sesquicentennial of the Montreal-Toronto Train Service
by Fred Angus

The Mount Royal Tunnel, by Anthony Clegg, published
by Railfare DC Books, 2008

Passenger Train Journal, May 1988 – Reprieve for CN's
Last Commuter Train by Douglas N. W. Smith

The Glen, 2005, by Michael Leduc

AMT Website

Wikipedia, the free encyclopedia

Brigitte Leonard, de l'AMT, pour sa participation à titre
de professionnelle

L'équipe de rédaction : Stanton Smail, Douglas Smith et
Peter Murphy, ainsi que les traducteurs pour la version
française : Jean-Maurice Boissard et Denis Vallières

Sources

Canadian Rail, no 372, janvier-février 1983, « Train
Departs Windsor Station » par Omer Lavallée

Canadian Rail, no 222, juin 1970, « Commuting to the
Lakeshore » par Fred Angus, « The Gallery Cars » par
Bernard Wilkinson

Canadian Rail, no 514, septembre-octobre 2006, « The
Sesquicentennial of the Montreal-Toronto Train Service »
par Fred Angus

Anthony Glegg, THE MOUNT-ROYAL TUNNEL,
publié par Railfan DC Books, 2008

Passenger Train Journal, mai 1988, « Reprieve for CN's
Last Commuter Train » par Douglas N.W. Smith

Michael Leduc, THE GLEN, 2005

Wikipedia, l'encyclopédie libre

Canadian Rail, July - August Issue No. 537 revisited

Due to an unfortunate miscommunication, we did not obtain the author's permission to use his map of the Canadian Pacific Electric Lines which appeared on page 140 of our last issue. This map first appeared in Canadian Pacific Electric Lines, published by BRMNA of Calgary, Alberta. We wish to thank Mr. George Roth of Waterloo, Ontario for his retroactive permission to publish his excellent map of this CPR property.

We had three sharp eyed members point out that the photo of the Place Viger freight sheds on page 149 was taken much later than 1940 as the Place Ville Marie building is clearly visible in the background. The photo, although undated, had to be taken after 1962 when PVM opened.

On page 161, Forster Kemp's delightful photo of CPR 417 was taken at Tichborne which was on the Oshawa Subdivision of the Trenton Division (not Trenton Subdivision).

We thanks our readers for pointing these errors out.

BACK COVER TOP: The complete consist of newly delivered Canadian Vickers multi-level cars was probably on a test run in the spring of 1970 when Forster Kemp took this photo. CRHA Archives, Fonds Kemp 783.

COUVERTURE ARRIÈRE : Ce convoi de nouvelles voitures à double niveau construites par Canadian Vicker était probablement en test de roulement au printemps de 1970, au moment où Forster Kemp a pris cette photo. Archives ACHF, Fonds Kemp 783.

BACK COVER BOTTOM : AMT 400, an ex Amtrak F40PHR, built in 1985, brings commuter train number 24 to a halt at Montreal's Lucien L'Allier Station. It will push the same train west twenty minutes later as train 17 which departs at 15:15. Passenger equipment consists of 700-series single level coaches built by Bombardier in 1989. Michael Leduc.

COUVERTURE ARRIÈRE : La locomotive de l'AMT no 400, une F40PHR construite en 1985 et acquise d'Amtrak, amène le train no 24 à la gare Lucien-L'Allier de Montréal. Elle poussera le même train, qui portera cette fois le no 17, en sens inverse à 15 h 15, c'est-à-dire dans 20 minutes. Les voitures sont de la série 700 à simple niveau construite par Bombardier en 1989. Michael Leduc.

Canadian Rail

110, rue St. Pierre, St.-Constant, Quebec
Canada J5A 1G7

**Postmaster: If undelivered within 10 days,
return to sender, postage guaranteed.**

POSTES CANADA



CANADA POST

Port payé
Poste
Publications

Postage paid
Publications
Mail

40032805

