

CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 606

JANUARY – FEBRUARY 2022 | JANVIER – FÉVRIER 2022

- Montreal's Réseau Express Métropolitain (REM)
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- Réseau Express Métropolitain de Montréal (REM)
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF



CANADIAN RAIL CANADIEN

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

1932 | 2022

CRHA
90
ACHF

Anniversary | Anniversaire



Suggested Retail Price/Prix de détail suggéré : \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 3** Montreal's Réseau Express Métropolitain (REM) /
Réseau Express Métropolitain de Montréal (REM), by / par Ian G MacDonald
- 38** Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan by / par Stan J Smail*
- 52** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 57** CRHA / *ACHF Communications*

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps, and other material. Please send all submissions to : Peter Murphy, Ph8-80 Ch. Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). No payment can be made for a submission, but its author will be given credit for the material submitted, if published. The latter will be returned on request. Remember that "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

Rail canadien a un besoin constant de nouvelles, d'articles, de données historiques, de photographies, de cartes et autres. Envoyez, s'il vous plaît, toute soumission à Peter Murphy, Ph8-80 Ch Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). Aucun paiement ne peut être fait pour une soumission, mais il sera donné crédit à l'auteur(e) pour celle-ci, si publiée. Le matériel soumis sera retourné sur demande. Rappelez-vous que « Les connaissances ont peu de valeur si elles ne sont pas partagées avec d'autres ».

INTERIM CO-EDITORS / COÉDITEURS PAR INTERIM: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

LAYOUT / MISE EN PAGE: Gary McMinn

CARTOGRAPHER / CARTOGRAPHE: James Taylor

ENGLISH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES ANGLAISES: Garth Stevenson

FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loisel, Lorence Toutant

FRENCH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

PRINTING AND DISTRIBUTION / IMPRESSION ET DISTRIBUTION: Impression Expo

To become a member of the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, send your request and payment to: / Pour devenir membre de l'ACHF, ce qui inclut un abonnement à Rail canadien, postez votre demande et paiement à: CRHA Membership Services / Services aux membres de l'ACHF, 110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec, Canada, J5A 1G7

Membership dues for 2022 / Frais d'adhésion pour 2022:

Canada / Canada: \$50.00 CND (taxes inc.) / 50,00 \$ CND (taxes inc.)

United States / États-Unis: \$50.00 US / 50,00 \$ US

Other countries / Autres pays: \$85.00 CND / 85,00 \$ CND

FRONT COVER: REM cars have been undergoing operating tests since early in 2021. The photo shows a two car set westbound on the north track, between Panama and Du Quartier stations. Ian MacDonald

PAGE COUVERTURE : Les voitures REM sont soumises à des tests d'exploitation depuis le début de l'année 2021. La photo montre une rame de deux voitures Alstom « Metropolis » en direction de l'ouest sur la voie nord, entre les stations Panama et Du Quartier, le 31 août 2021. Ian MacDonald

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522
L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522
CRHA / ACHF 110 rue Saint-Pierre, Saint-Constant, Québec, Canada J5A 1G7

The Réseau Express Métropolitain (REM) *Le Réseau express métropolitain (REM)*

By / *Par* Ian G. MacDonald

French Version / *Version française* : Jacques Loiselle

Introduction

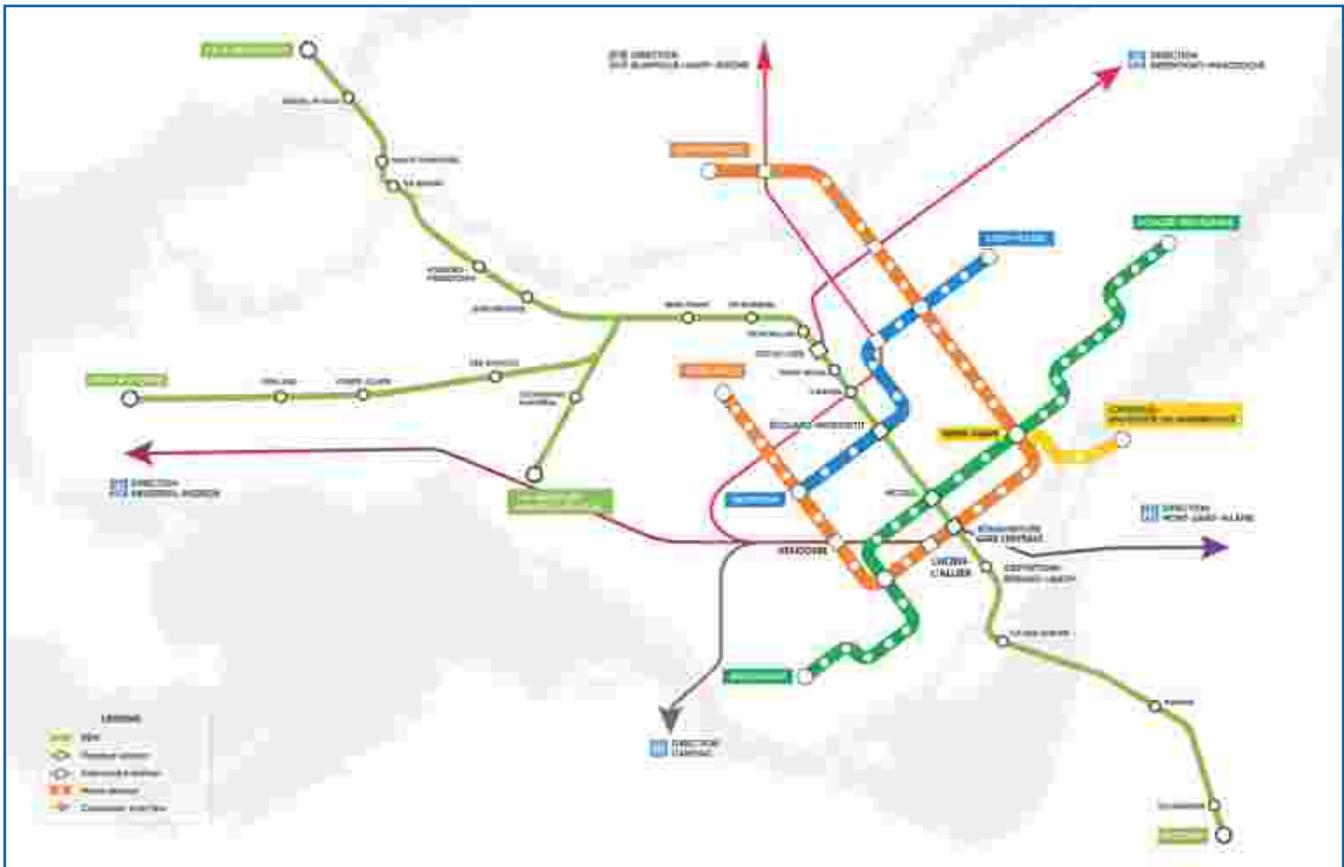
Around the world increasing priority is being given to major long term investments in urban transit infrastructure, and Canada is no exception. In April, 2016 the largest single urban transportation undertaking in Montréal's history was announced. Extensive in scope, when completed the Réseau Express Métropolitain (REM) will have radically expanded and restructured commuting in the Greater Montréal area. In brief, the REM will be a fully grade separated 67 km network serving 26 stations, using automated driverless light-rail trains and providing a high level of service frequency.

The project is well underway but its ultimate impact will only be known once it has been fully opened in the coming years. This article contains information about

Introduction

Partout dans le monde, une priorité croissante est accordée aux investissements majeurs à long terme dans les infrastructures de transport urbain, et le Canada ne fait pas exception. En avril 2016, le plus grand projet de transport urbain de l'histoire de Montréal a été annoncé. De grande envergure, une fois terminé, le Réseau express métropolitain (REM) aura radicalement élargi et restructuré les déplacements quotidiens dans la région du Grand Montréal. En bref, le REM sera un réseau entièrement étagé de 67 km desservant 26 stations, utilisant des trains légers sur rail automatisés sans conducteur et offrant un niveau élevé de fréquence de service.

Le projet est bien avancé, mais son impact final ne sera connu qu'après son ouverture complète dans les



Map of the Greater Montreal Area showing the REM routes, the underground Metro of the STM, and the five exo suburban heavy-rail train lines. REM

Carte de l'agglomération de Montréal montrant les lignes du REM, le métro souterrain de la STM et les cinq lignes de train lourd exo suburbaines. REM

the REM project as known at the time of writing, November, 2021. The map shows the complete network of the REM and all existing rail commuter lines as well as the underground Métro of the STM (Société de Transport de Montréal.)

The journey to the REM

In common with most major cities, arrangements for public transit in Montréal and its hinterland have evolved over many decades, in Montréal's case over 160 years.

Following earlier decades of horse-drawn conveyances, from 1892 an extensive network of electric tramways developed in the central city and some suburbs, ultimately being supplanted in 1959 by an elaborate bus network.

Then, coincident with the awarding of the 1967 World Fair - Expo 67 - to Montréal, construction of the truly transformative project which created the first part of Montréal's underground Métro commenced in 1962. The first two lines opened in 1966 and the network expanded in several stages until April, 2007, when the Montmorency extension to Laval was opened. Planning for a 5.8 km eastward extension of the Métro blue line has been completed and construction activities commenced in 2021.

There is also a long history of rail commuting in the Montréal area. The Grand Trunk Railway (GTR) offered commuter schedules and frequent interval service between Montreal and Lachine as early as the 1880s.

années à venir. Cet article contient des informations sur le projet REM telles qu'elles sont connues au moment de la rédaction de cet article, en novembre 2021. La carte montre le réseau complet du REM et toutes les lignes de train de banlieue existantes ainsi que le métro de la STM (Société de transport de Montréal).

Le cheminement vers le REM

Comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes, les dispositions relatives au transport en commun à Montréal et dans son agglomération ont évolué au cours de plusieurs décennies, plus de cent soixante ans dans le cas de Montréal.

Après des décennies de transport par chevaux, un vaste réseau de tramways électriques s'est développé à partir de 1892 dans le centre de la ville et dans certaines banlieues, avant d'être remplacé en 1959 par un réseau élaboré d'autobus.

Puis, coïncidant avec l'attribution de l'Exposition universelle de 1967 — Expo 67 — à Montréal, la construction du projet véritablement transformateur qui a créé la première partie du métro de Montréal a commencé en 1962. Les deux premières lignes ont été ouvertes en 1966 et le réseau s'est développé en plusieurs étapes jusqu'en avril 2007, date à laquelle le prolongement jusqu'à Laval de la ligne Montmorency a été ouvert. La planification d'un prolongement de 5,8 km vers l'est de la ligne bleue du métro est terminée et les travaux de construction ont commencé en 2021.

La région de Montréal a également une longue



Long before exo, in a scene typical for many decades, CN box cab 101 leads an outbound train of heavyweight cars at Mount Royal on a steamy afternoon in the summer of 1964. Loco 101, later renumbered to 6711, was delivered by General Electric to the Canadian Northern in 1917 as CNoR 601. It was the locomotive that hauled the first revenue train through the new Mount Royal tunnel on October 21, 1918. Ian MacDonald

Bien avant exo, dans une scène typique de plusieurs décennies, la locomotive 101 du CN tracte un train de voitures lourdes en partance de la station Mont-Royal, par un après-midi humide de l'été 1964. La locomotive 101, renumérotée plus tard 6711, a été livrée par General Electric au Canadian Northern en 1917 sous la désignation CNoR 601. C'est la locomotive qui a tiré le premier train à revenus dans le nouveau tunnel du Mont-Royal le 21 octobre 1918. Ian MacDonald

Beginning in 1889 Canadian Pacific (CP) provided service to the western part of the island of Montréal and beyond to Hudson and Pointe-Fortune. By the late 1890s the Grand Trunk was providing commuter services along its main line from Vaudreuil to Bonaventure station, and the opening of the Mount Royal Tunnel by the Canadian Northern in 1918 led to the development of suburbs such as the Town of Mount Royal and the creation of frequent electrified commuter trains from the city centre to Saint-Eustache. Over the years additional local rail routes offered just enough week-day peak hour services to make daily weekday commuting to the central city feasible. In particular Canadian Pacific's service to Sainte-Thérèse, Canadian National's service to Saint-Hyacinthe on the main line to the Maritimes, and even the New York Central to Châteauguay and Valleyfield. And, until the mid-1950s, the electrified Montréal and Southern Counties Railway operated over the Victoria Bridge from South Shore suburbs such as Saint-Lambert, Longueuil and Chambly to a station on McGill Street adjacent to what today is called Vieux Montréal. A comprehensive history of rail commuter train services in the Montréal area up to 2010 is contained in Canadian Rail issue 538 (September/October, 2010.)

However, by the 1970s longstanding fundamental issues concerning the rail commuter routes began to rise in prominence. CN and CP were far from happy with the economics of their respective commuter operations. Limits to line capacity on CP's Lakeshore route stood in the way of any increase in commuter train frequencies. Similar line capacity requirements for CN freight and VIA passenger services on CN's line to Drummondville and the Maritimes made any increase in commuter services to Saint-Hyacinthe problematic.

At the time, neither the provincial government nor local municipal governments were making any significant financial contributions in support of the rail commuter services. The inevitable consequence was an extreme reluctance on the part of CN and CP to invest in their commuter services (although in 1969 CP did acquire for the Lakeshore service nine very spartan double deck gallery cars, built by Vickers in Montréal.) On all routes, commuters 'enjoyed' comfort levels that were certainly sub-standard from today's perspective. Aside from the Vickers bi-levels, the rolling stock on CP trains was a mixture of the 800 series cars, built in the early 1950s, and older heavy-weight cars, all non air-conditioned, and steam heated in the winter. All of the locomotive hauled cars on the electrified CN line were also very old and, hard to believe today, for many years they could not be heated en-route. Sometimes long expensive deadhead moves were needed prior to the departure of inbound revenue trains - trains were connected to the steam lines at Central Station and were heated to a stifling degree, becoming

histoire de train de banlieue. Le Grand Trunk Railway (GTR) offrait des horaires de banlieue et un service à intervalles fréquents entre Montréal et Lachine dès les années 1880. En 1889, le Canadien Pacifique (CP) inaugure un service vers la partie ouest de l'île de Montréal et au-delà vers Hudson et Pointe-Fortune. À la fin des années 1890, le Grand Trunk offrait des services de banlieue le long de sa ligne principale, de Vaudreuil à la gare Bonaventure, et l'ouverture du tunnel du Mont-Royal par le Canadian Northern en 1918 a permis l'essor de banlieues telles que la ville de Mont-Royal et la création de trains de banlieue électrifiés fréquents entre le centre-ville et Saint-Eustache. Au fil des ans, d'autres lignes ferroviaires locales offraient juste assez de services aux heures de pointe en semaine pour rendre possible les déplacements quotidiens vers le centre-ville. En particulier, le service du Canadien Pacifique vers Sainte-Thérèse, le service du Canadien National vers Saint-Hyacinthe sur la ligne principale vers les Maritimes, et même le New York Central vers Châteauguay et Valleyfield. Et, jusqu'au milieu des années 1950, le chemin de fer électrifié Montréal and Southern Counties Railway desservait, par le pont Victoria, les banlieues de la Rive-Sud, comme Saint-Lambert, Longueuil et Chambly vers une station située sur la rue McGill, près de ce qu'on appelle aujourd'hui le Vieux-Montréal. Un historique complet des services de trains de banlieue dans la région de Montréal jusqu'en 2010 est présenté dans le numéro 538 (septembre/octobre 2010) de Rail canadien.

Cependant, au cours des années 1970, des problèmes fondamentaux de longue date concernant les trajets des trains de banlieue ont commencé à prendre de l'importance. Le CN et le CP étaient loin d'être satisfaits de l'aspect économique de leurs opérations de banlieue respectives. Les limites de capacité de la ligne Lakeshore du CP empêchaient toute augmentation de fréquence des trains de banlieue. Des exigences similaires en matière de capacité de ligne pour les services de fret du CN et les services voyageurs de VIA sur la ligne du CN vers Drummondville et les Maritimes rendaient problématique toute augmentation des services de banlieue vers Saint-Hyacinthe.

À l'époque, ni le gouvernement provincial ni les administrations municipales locales n'apportaient de contributions financières importantes pour soutenir les services ferroviaires de banlieue. La conséquence inévitable était une extrême réticence de la part du CN et du CP à investir dans leurs services de banlieue (bien qu'en 1969 le CP ait acquis pour le service Lakeshore neuf voitures-galeries à deux étages très spartiates, construites par Vickers à Montréal). Sur tous les itinéraires, les banlieusards devaient se contenter d'un niveau de confort certainement inférieur à celui d'aujourd'hui. À part les

progressively colder during the journey to Saint-Eustache and subsequent return to Central Station.

Eventually some reductions in the frequency of service were implemented by the railways. Then in 1982, following years of pressure by the two railways, transitional contractual financial arrangements were put in place between the railways and the provincial government. Those arrangements focussed on the CN Deux-Montagnes and the CP lakeshore services.

With the government involvement came new investment in the then existing rail commuter services. The most dramatic of those investments saw the complete modernization of the Deux-Montagnes line. Over three years, with extensive service suspensions in the summers, the line was converted from 2400V DC to 25KV AC, and a fleet of 58 modern Electric Multiple Unit cars (the MR90 cars) was built by Bombardier. A dramatic increase in ridership resulted. However, beyond Bois-Franc (formerly Val Royal) the line remained single track with only two passing tracks (Roxboro and Des-Prairies), posing a real constraint to increasing the frequency of service.

As well as the Deux-Montagnes upgrade, services on the Sainte-Thérèse line were reinstated and extended to Saint-Jérôme. A new service, from Lucien L'Allier (Windsor Station) to Candiac was introduced and service was reinstated as far as Saint-Hilaire on the Saint-Hyacinthe line, new grade-separated stations having been constructed on the CN double track line used by that service. In 2014 a new service from Central Station to Mascouche, North East of the island of Montréal (Train de l'est) entered service, for the most part running from East Junction (EJ) over CN's single track Saint-Laurent subdivision.

voitures à deux niveaux de Vickers, le matériel roulant des trains du CP était un mélange de voitures de la série 800, construites au début des années 1950, et de vieilles voitures lourdes, toutes non climatisées et chauffées à la vapeur en hiver. Toutes les voitures tirées par des locomotives sur la ligne électrifiée du CN étaient également très vieilles et, chose difficile à croire aujourd'hui, pendant de nombreuses années, elles n'ont pas pu être chauffées en cours de route. Parfois, de longs et coûteux déplacements en tête de ligne étaient nécessaires avant le départ des trains à revenus entrants - les trains étaient reliés aux lignes de vapeur de la gare Centrale et étaient chauffés à un degré étouffant, devenant progressivement plus froids pendant le voyage vers Saint-Eustache et le retour subséquent à la gare Centrale.

Les chemins de fer ont fini par réduire la fréquence des services. Puis, en 1982, après des années de pression de la part des deux compagnies ferroviaires, des arrangements financiers contractuels transitoires ont été instaurés entre les compagnies ferroviaires et le gouvernement provincial. Ces arrangements portaient sur les services du CN vers Deux-Montagnes et du CP sur la ligne Lakeshore.

La participation du gouvernement s'est accompagnée de nouveaux investissements dans les services ferroviaires de banlieue alors existants. Le plus spectaculaire de ces investissements a été la modernisation complète de la ligne Deux-Montagnes. Sur une période de trois ans, avec d'importantes interruptions de service l'été, la ligne est passée du courant continu de 2 400 V au courant alternatif de 25 kV, et une flotte de 58 voitures électriques modernes (les voitures MR90) a été construite par Bombardier. Une augmentation spectaculaire du nombre d'usagers en a résulté. Cependant, au-delà de Bois-Franc (anciennement Val

Royal), la ligne resta à voie unique avec seulement deux voies de dépassement (Roxboro et Des Prairies), ce qui constituait une réelle contrainte pour



In the later years following the 1995 modernization of the Deux-Montagnes line, a number of locomotive hauled trains were used at peak times. On May 8, 2018 exo inbound train # 900 departs from Sainte-Dorothée. Bombardier ALP-45DP dual mode loco 1351 leads a train of 10 Bombardier bi-levels with dual mode unit 1361 at the rear. Ian MacDonald

Durant les dernières années qui ont suivi la modernisation de la ligne Deux-Montagnes en 1995, un certain nombre de trains tractés par des locomotives ont été utilisés aux heures de pointe. Le 8 mai 2018, le train entrant exo 900 part de la station Sainte-Dorothée. La locomotive bi-mode Bombardier ALP-45DP 1351 est en tête d'un train de 10 voitures à double niveau Bombardier tandis que l'unité bi-mode 1361 se trouve à l'arrière. Ian MacDonald

Modern rolling stock was acquired for all the locomotive hauled services - some single level cars and two series of bi-level cars. Aging F units and rebuilt GP9s with their 'power tenders' were progressively replaced by more powerful second hand units from various sources as well as 11 new units from GMD and 20 new dual mode (electric / diesel) European built Bombardier locomotives for the Mascouche service and peak hour Deux-Montagnes services via the Mount Royal Tunnel.

Welcome though all these improvements were, they did not fundamentally alter the rail commuting scene in the Montréal area. Population growth, urban sprawl, increasing road traffic congestion, pressure to better serve some areas, complaints about low service frequencies on some routes, questions of airport access and rising environmental consciousness all contributed to the realization that new commuting initiatives were needed.

In the decades following 1982, the provincially controlled administrative structures involved with urban transport went through several configurations and name changes. In 2017 legislation¹ created a separation between transit planning and transit operations. An entity called the Autorité régionale de transport Métropolitain (ARTM) was charged with planning, financing, coordinating and promoting all public transit (including devising fare structures) for the 83 municipalities of the Greater Montréal Area - the island of Montréal, Laval and the off island municipalities on the South and North shores. At the same time an entity called the Réseau de transport Métropolitain (RTM) was established to operate the rail commuter services and those off-island bus services that did not fall under the Laval and South Shore transit agencies. As its public name, the RTM adopted the name *exo* (for some reason the graphic designers opted for *exo* in lower case, rather than EXO)

After 2000, various studies assessed area-wide commuting issues. One such study explored ways of creating dedicated rail commuter infrastructure for the West Island which would overcome the capacity limitations due to sharing CP's track with freight. As well, Aéroports de Montréal (ADM) and others exerted serious pressure for the creation of rail access to Dorval's Pierre-Elliott-Trudeau airport from downtown. Seemingly endless debate ensued as to the best way to accomplish such access with the result that no decisions were taken. And there were always those who were advocating long extensions to the Montréal Métro.

The REM announcement

Given all the above, on April 22, 2016 it was a surprise to the general population when the Caisse de Dépôt et Placement du Québec (CDPQ) - the province's

l'augmentation de la fréquence du service.

En plus de l'amélioration de la ligne de Deux-Montagnes, les services de celle de Sainte-Thérèse sont rétablis et prolongés jusqu'à Saint-Jérôme. Un nouveau service, de Lucien L'Allier (gare Windsor) à Candiac, est inauguré et le service est rétabli jusqu'à Saint-Hilaire sur la ligne de Saint-Hyacinthe, de nouvelles stations dénivelées ayant été construites sur la ligne à double voie du CN utilisée par ce service. En 2014, une nouvelle ligne de la gare Centrale à Mascouche au nord-est de l'île de Montréal (« Le Train de l'est ») est entrée en service, surtout à partir d'East Junction (EJ) sur la subdivision Saint-Laurent à voie unique du CN.

Du matériel roulant moderne a été acquis pour tous les services assurés par des locomotives : quelques voitures à un niveau et deux séries de voitures à deux niveaux. Les unités F vieillissantes et les GP9 reconstruites avec leurs wagons de fourniture de courant pour les voitures ont été progressivement remplacées par des unités d'occasion plus puissantes provenant de diverses sources, de même que par 11 nouvelles unités de GMD et 20 nouvelles locomotives bi-modes (électrique/diesel) de fabrication européenne par Bombardier pour le service de Mascouche et celui de Deux-Montagnes aux heures de pointe via le tunnel du Mont-Royal.

Bien que toutes ces améliorations aient été les bienvenues, elles n'ont pas modifié fondamentalement la perspective des déplacements en train dans la région de Montréal. La croissance de la population, l'étalement urbain, l'augmentation de la congestion routière, les pressions exercées pour mieux desservir certaines régions, les plaintes relatives à la faible fréquence des services sur certaines lignes, les questions d'accès aux aéroports et la sensibilisation croissante à l'environnement ont contribué à faire prendre conscience de la nécessité de nouvelles initiatives en matière de transport quotidien.

Au cours des décennies qui ont suivi 1982, les structures administratives contrôlées par la province et impliquées dans le transport urbain ont connu plusieurs configurations et changements de nom. En 2017, une loi¹ a créé une séparation entre la planification et l'exploitation des transports en commun. Une entité appelée l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été chargée de la planification, du financement, de la coordination et de la promotion de tous les services de transport en commun (y compris l'élaboration des structures tarifaires) pour les 83 municipalités de la région métropolitaine de Montréal - l'île de Montréal, Laval et les municipalités hors de l'île des rives sud et nord. Parallèlement, une autre entité appelée Réseau de transport métropolitain (RTM) fut créée pour exploiter les services de transport ferroviaire de banlieue et les services d'autobus hors de l'île qui ne relevaient pas des organismes de transport de Laval et de la Rive-Sud. Comme nom public, le RTM a adopté le nom *exo* (pour une raison quelconque, les graphistes ont opté

¹ ARTM loi / Lois sur l'ARTM

pension fund manager - unveiled a sweeping proposal that would radically alter the transit scene in the Montréal area. In July 2015 legislation² had created CDPQ Infra, a subsidiary of the CDPQ, to handle all the CDPQ's growing worldwide involvements in infrastructure investment. Also in 2015, perhaps frustrated with the stalemate noted above and realizing the possibility of funding major infrastructure through means other than the provincial budget, the provincial government had asked the CDPQ to make a proposal for Montréal area transit.

Responding to the government's request, the CDPQ proposed the creation of a subsidiary company within CDPQ Infra, REM Inc. which would design, construct, operate and maintain a new network, initially named Réseau Électrique Métropolitain but quickly renamed Réseau Express Métropolitain - REM. The CDPQ would provide 53.5% of the equity of the REM corporation. The initial reaction of the general public and many municipal officials was instantaneous and largely positive.

At the time of the April 2016 announcement the cost of the project to be financed by REM was estimated as \$5.5 billion CAD.³ The financing was subsequently confirmed by CDPQ Infra, the Quebec government and the Federal government via the Canada Infrastructure Bank.⁴

In addition to the equity financing there are financial contributions from Hydro Quebec and ARTM

pour exo en minuscules, plutôt qu'EXO).

Après l'an 2000, diverses études furent effectuées afin d'évaluer les problèmes de déplacement à l'échelle de la région. L'une d'entre elles a exploré les moyens de créer une infrastructure ferroviaire dédiée aux banlieusards de l'ouest de l'île, qui permettrait de surmonter les limites de capacité dues au partage des voies du CP avec les convois de marchandises. De même, Aéroports de Montréal (ADM) et d'autres organismes ont exercé de fortes pressions pour la création d'un accès ferroviaire à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Dorval à partir du centre-ville. Des débats apparemment sans fin ont eu lieu sur la meilleure façon de réaliser cet accès, mais aucune décision n'a été prise. Et il y avait toujours ceux qui préconisaient de longs prolongements du métro de Montréal.

L'annonce du REM

Compte tenu de tout ce qui précède, ce fut une surprise le 22 avril 2016 pour la population en général lorsque la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) — le gestionnaire de la caisse de retraite de la province — dévoila une proposition d'envergure qui modifierait radicalement la scène du transport en commun dans la région de Montréal. En juillet 2015, une loi² avait créé CDPQ Infra, une filiale de la CDPQ, pour gérer toutes les implications croissantes de la CDPQ en matière d'investissements mondiaux dans les infrastructures. Toujours en 2015, peut-être frustré par l'impasse mentionnée ci-haut et réalisant la possibilité de financer des infrastructures majeures par des moyens autres que le budget de la province, le gouvernement provincial avait demandé à la CDPQ de faire une proposition pour le transport en commun dans la région de Montréal.

En réponse à la demande du gouvernement, la CDPQ propose la création d'une filiale au sein de CDPQ Infra, REM inc. qui concevrait, construirait, exploiterait et entretiendrait un nouveau réseau, initialement nommé Réseau électrique métropolitain, mais rapidement renommé Réseau express métropolitain, le REM. La CDPQ fournirait 53,5 % des capitaux propres de la société REM. La première réaction du grand public et de nombreux élus municipaux a été instantanée et majoritairement positive.

Au moment de l'annonce d'avril 2016, le coût du projet devant être financé par REM était estimé à 5,5 milliards de dollars canadiens³. Le financement a ensuite été confirmé par CDPQ Infra, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral via la Banque canadienne d'infrastructure.⁴

Au financement par capitaux propres, s'ajoutent les

Initial Cost Estimate / Estimation initiale des coûts

CA Dollars / dollars CND Billions / milliards	CDPQ Infra	Que. Gov't / Gouv't du Qué.	Canada Infrastructure Bank Banque canadienne d'infrastructure	Total
Equity Investment Capitaux propres	2.952	1.283	1.283	5.518
Hydro-Québec				0.295
ARTM				0.512
Total	2.952	1.283	1.283	6.325

The Hydro Québec contribution relates to the province's broad policy objective favouring the electrification of transportation in Quebec.

As a pension fund, the Caisse's interest in the project is a long-term one, and its subsidiary REM Inc. needs to receive an appropriate return on its investment. An underlying premise of the economics of the REM project is that the project will increase property values in its surrounding area, some portion of which will be captured

² CDPQ loi Bill 38 / *Projet de loi 38 CPDQ*

³ Project announcement, April 2016 / *Annonce du projet, avril 2016*

⁴ REM documentation, Deloitte Revue Diligente du modèle financier, page 9 / *Documentation du REM, Examen diligent du modèle financier de Deloitte, page 9*

by the REM via a form of property tax sharing. In the above table the amount from the ARTM is the pass-through of property tax increases resulting from higher property evaluations in proximity to REM stations.⁵

Passenger fares will be set and collected by the ARTM, within the ARTM's mandate to create an integrated fare system throughout the Greater Montréal area. REM will be paid a defined amount per passenger-km carried, that amount varying with the total traffic level and decreasing as total traffic levels increase.⁶

An aggressive construction schedule was announced and public presentations in November 2016 indicated the first services were expected to be in operation by the end of 2020.

The project does not incorporate exo's existing Vaudreuil-Dorion (West Island), Candiac, Saint-Jérôme or Mont-Saint-Hilaire heavy-rail services. However, the end of heavy rail use of the Mount Royal tunnel on May 8, 2020, immediately impacted the exo Mascouche service. Pending the eventual opening of the REM - Mascouche interchange station, Côte-de-Liesse, that service must use a lengthy detour on CN from East Junction to Central Station. The closure of the Mount Royal tunnel also truncated exo's heavy rail service to Deux-Montagnes, with Bois-Franc becoming the terminus for several months until the complete closure of the line at the end of December, 2020. Commuters who used the Deux-Montagnes line, the

contributions financières d'Hydro-Québec et de l'ARTM.

La contribution d'Hydro-Québec est liée à l'objectif ultime de la politique provinciale favorisant l'électrification des transports au Québec.

En tant que fonds de pension, l'intérêt de la Caisse dans le projet est à long terme et celui de sa filiale REM inc. est de recevoir un rendement approprié sur son investissement. Une prémisses sous-jacente de l'économie du projet REM est que le projet augmentera les valeurs foncières dans sa zone environnante, dont une partie sera captée par le REM par le biais d'une forme de partage de l'impôt foncier. Dans le tableau ci-dessus, le montant provenant de l'ARTM est la répercussion des augmentations de l'impôt foncier résultant de l'augmentation des évaluations foncières à proximité des stations du REM.⁵

Les tarifs des passagers seront fixés et perçus par l'ARTM, dans le cadre du mandat de l'ARTM de créer un système tarifaire intégré dans la région du Grand Montréal. Le REM recevra un montant défini par passager-km transporté, ce montant variant en fonction du niveau de trafic total et diminuant lorsque le niveau de trafic total augmente.⁶

Un échéancier de construction rigoureux a été annoncé et des présentations publiques en novembre 2016 ont indiqué que les premiers services devraient être offerts d'ici la fin de 2020.

Le projet n'intègre pas les lignes existantes d'exo Vaudreuil-Dorion (Ouest-de-l'Île), Candiac, Saint-Jérôme et Mont-Saint-Hilaire en train lourd. Cependant, la fin de l'utilisation du train lourd dans le tunnel du Mont-Royal, le 8 mai 2020, a eu un impact immédiat sur le service exo-Mascouche. En attendant l'ouverture éventuelle

On December 29, 2020, 2 days before the end of the truncated Bois-Franc to Deux-Montagnes service, two exo MR 90 trains meet at Roxboro. Inbound train 952 on the right in the passing track, outbound train 949 at the station platform. Ian MacDonald

Le 29 décembre 2020, deux jours avant la fin du service tronqué de Bois-Franc à Deux-Montagnes, deux trains exo MR 90 se croisent à Roxboro. Le train 952 entre à droite sur la voie de dépassement tandis que le 949 quitte le quai de la station. Ian MacDonald

⁵ REM documentation, Deloitte Revue Diligente du modèle financier, page 9

⁶ REM documentation, Deloitte Revue Diligente du modèle financier, page 10



busiest of all exo services, were thus faced with several years of awkward substitute special exo bus services until the opening of the REM line.

The ceremonial 'first shovel' of the REM project took place on April 12, 2018 and since then work has proceeded rapidly on all branches of the REM. Contracts were awarded to two consortia, NouvLR and PMM. NouvLR groups the engineering and construction firms of SNC Lavalin, Pomerleau, EBC, AECON and Dragados, and is responsible for engineering, procurement and construction of the infrastructure. The PMM group, responsible for rolling stock, systems, operation and maintenance, includes Alstom and SNC/Lavalin.

Route segments

As indicated on the map the network comprises surface, tunnel, and elevated portions, identified as follows:

- The ground level south shore section to Brossard
- The crossing of the St Lawrence River on the new Samuel-De Champlain Bridge
- The elevated segment from the Samuel-De Champlain Bridge to Central Station
- The ground level (except for several elevated grade separations) line from the Mount Royal tunnel to Deux-Montagnes

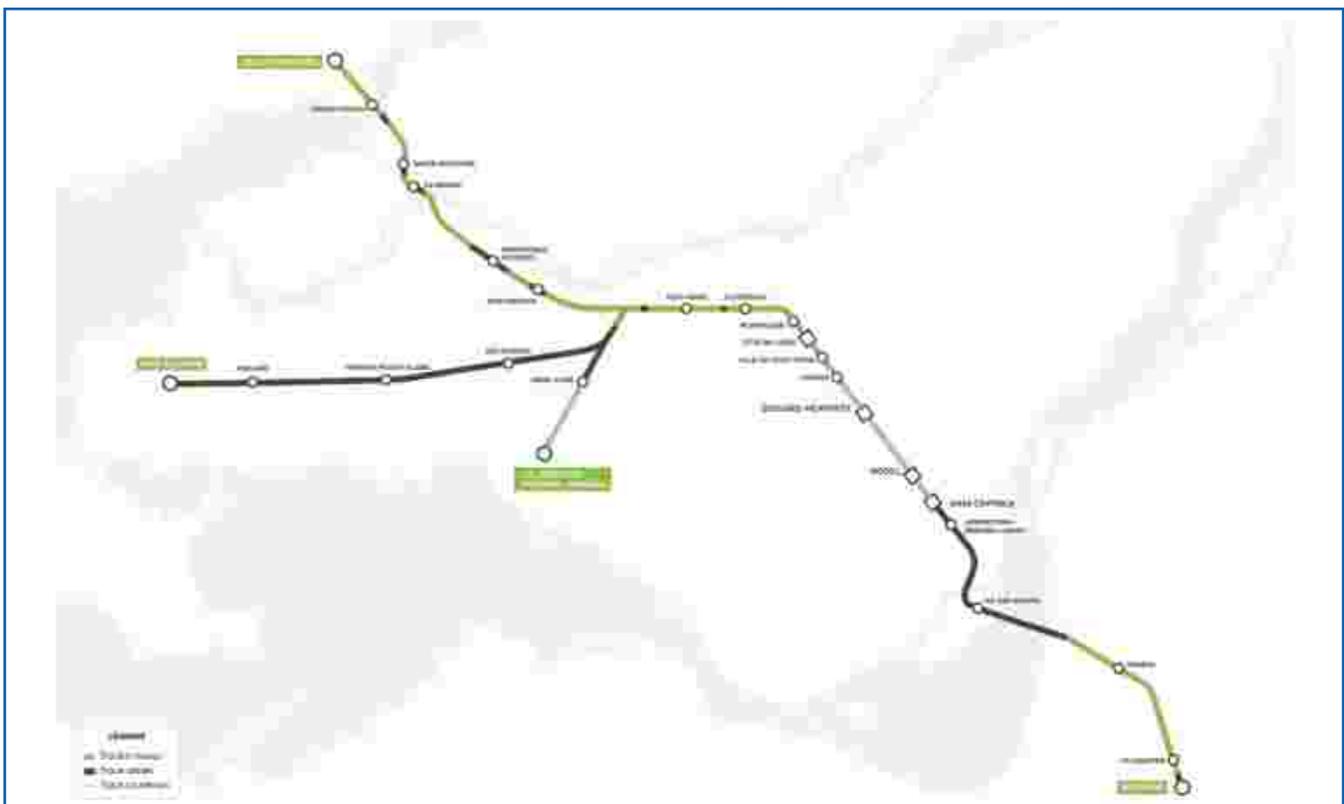
du point de correspondance REM - Mascouche, Côte-de-Liesse, ce service doit parcourir un long détour sur le CN de la Jonction Est à la gare Centrale. La fermeture du tunnel du Mont-Royal a également tronqué le service de train lourd d'exo vers Deux-Montagnes, Bois-Franc devenant le terminus pendant plusieurs mois jusqu'à la fermeture complète de la ligne à la fin de décembre 2020. Les banlieusards qui utilisaient la ligne Deux-Montagnes, la plus fréquentée de tous les services exo, devront donc faire face à plusieurs années de services spéciaux de substitution par bus exo jusqu'à l'ouverture de la ligne REM.

La première pelletée de terre cérémonielle du projet REM eut lieu le 12 avril 2018 et depuis, les travaux ont progressé rapidement sur toutes les branches du REM. Les contrats furent attribués à deux consortiums, NouvLR et PMM. NouvLR regroupe les sociétés d'ingénierie et de construction SNC-Lavalin, Pomerleau, EBC, AECON et Dragados et est responsable de l'ingénierie, de l'approvisionnement et de la construction de l'infrastructure. Le groupe PMM, responsable du matériel roulant, des systèmes, de l'exploitation et de la maintenance, comprend Alstom et SNC-Lavalin.

Segments du réseau

Comme l'indique la carte, le réseau comprend des tronçons en surface, en tunnel et en élévation, identifiés comme suit :

- La partie terrestre de la rive sud jusqu'à Brossard



A map of the REM network, indicating the elevated (black), surface (green) and tunnel (broken green) sections. REM

Une carte du réseau REM, indiquant les sections en hauteur (noir), en surface (vert) et en tunnel (vert cassé). REM

The Brossard REM terminus area in May 2021, looking north. To the right of the six two-car sets is a bus terminal containing 21 bays, connected at its north end to the Brossard station. At the upper left beyond the station is the primary rolling stock maintenance facility and the command centre. Beyond that facility the long curved overpass over Autoroute 10 is visible. The single track structure at the middle left is the train car-wash and within the trackloop is a 3,000 vehicle commuter parking lot. REM



La zone du terminus du REM de Brossard en mai 2021, en regardant vers le nord. À la droite des six ensembles de deux voitures se trouve un terminus d'autobus contenant 21 baies, relié à son extrémité nord à la station de Brossard. En haut à gauche, au-delà de la station, se trouvent l'installation principale d'entretien du matériel roulant et le centre de commandement. Au-delà de cette installation, on peut voir le long viaduc incurvé au-dessus de l'autoroute 10. La structure à voie unique au milieu à gauche sert à laver les voitures et, à l'intérieur de la boucle, se trouve un parc de stationnement pour les usagers pouvant accueillir 3 000 véhicules. REM



An October 2021 view of the ground level Anse à l'Orme station under construction. At the upper left, gantry Anne approaches, almost finished creating the western portion of the elevated structure for the West Island branch. Ken Goslett

Une vue d'octobre 2021 de la station Anse-à-l'Orme au niveau du sol, en construction. En haut à gauche, le portique « Anne » s'approche, ayant presque terminé de créer la partie ouest de la structure surélevée pour la branche Ouest de l'île. Ken Goslett

The four track Anse à l'Orme servicing facility, October 2021. Ken Goslett

L'installation de maintenance à quatre voies Anse-à-l'Orme, octobre 2021. Ken Goslett



- The elevated section to Anse-à-l'Orme station (Sainte-Anne-de-Bellevue) from a junction off the Deux Montagnes line.
- The shorter elevated section towards Pierre-Elliott-Trudeau Airport from a junction off the West Island line
- The 3.5 km tunnel section of the airport line

It can be noted that only a short distance separates the airport and the existing STM Dorval bus terminal / VIA Rail Dorval station on Autoroute 20. The City of Dorval has advocated strongly that the REM tunnel be extended this short distance, creating yet another link in the regional transit network. To date such an extension has neither been agreed nor funded.

Civil engineering works

There are several civil engineering aspects to the construction of the REM track infrastructure.

Conventional modern railway construction techniques are being employed for the surface sections.

In the over a century-old Mount Royal tunnel, major rehabilitation work is taking place. As well as replacing all the track and electrical catenary system in the tunnel, extensive work on the tunnel roof and walls at the south end of the tunnel became necessary, addressing damage caused by years of salt seepage from the surface above; work elsewhere in the tunnel has been more complicated than foreseen due to the unexpected discovery of explosive residue thought to date back to the time of construction of the tunnel in 1912 and 1913. These two aspects have caused some project delays and extra costs. Safety considerations are paramount in long tunnels and the rehabilitation of the Mount Royal tunnel is being done in conformance with fire and evacuation standard NFPA 130 which applies to transit and passenger rail systems.

In heavy-rail days the surface line to Deux-Montagnes crossed the Rivière-des-Prairies and the Rivière-des-Mille-Îles on substantial single track steel truss and girder bridges, reflecting the line's origin as part of the Canadian Northern main line from Montréal to Toronto. The REM will be double track for the complete route and REM has opted to create new bridges, replacing all the former single track structures. All level road crossings are being eliminated by new over / underpasses and by several elevated sections. In addition to the two elevated sections at the Sunnybrooke and Pierrefonds - Roxboro stations there is even an overpass preserving road access to a golf course.

The south shore branch from Brossard to the new Samuel-De Champlain Bridge is at ground level, running between the eastbound and westbound lanes of Autoroute 10.

Included in the design of the new 3.4 km Samuel-De Champlain Bridge, opened in 2019, was a separate light-

- La traversée du fleuve Saint-Laurent sur le nouveau pont Samuel-De Champlain
- Le tronçon surélevé entre le pont Samuel-De Champlain et la gare Centrale
- Le segment du tunnel du Mont-Royal
- La ligne au niveau du sol (à l'exception de plusieurs sauts-de-mouton surélevés) entre le tunnel du Mont-Royal et Deux-Montagnes
- La partie surélevée vers la station Anse-à-l'Orme (Sainte-Anne-de-Bellevue) à partir d'une jonction de la ligne Deux-Montagnes
- Le segment surélevé plus court vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à partir d'une jonction avec la ligne de l'Ouest de l'île
- La partie en tunnel de 3,5 km de la ligne de l'aéroport.

On peut noter qu'une courte distance seulement sépare l'aéroport de l'actuel terminus d'autobus de la STM Dorval et de la gare VIA Rail Dorval sur l'autoroute 20. La Ville de Dorval a fortement plaidé pour que le tunnel du REM soit prolongé sur cette courte distance, créant ainsi un autre lien dans le réseau de transport régional. À ce jour, un tel prolongement n'a été ni accepté ni financé.

Travaux de génie civil

La construction de l'infrastructure de la voie du REM comporte plusieurs aspects de génie civil.

Des techniques modernes de construction ferroviaire conventionnelles sont utilisées pour les sections en surface.

Dans le tunnel Mont-Royal, vieux de plus d'un siècle, d'importants travaux de réhabilitation sont en cours. Outre le remplacement de l'ensemble de la voie et du système de caténaire électrique du tunnel, d'importants travaux sur la voûte et les parois du tunnel à son extrémité sud se sont avérés nécessaires pour réparer les dommages causés par des années d'infiltration de sel depuis la surface. Les travaux effectués ailleurs dans le tunnel ont été plus compliqués que prévu en raison de la découverte inattendue de résidus d'explosifs dont on pense qu'ils remontent à l'époque de la construction du tunnel en 1912 et 1913. Ces deux facteurs ont entraîné des retards dans le projet et des coûts supplémentaires. Les considérations de sécurité sont primordiales dans les longs tunnels. La réhabilitation du tunnel Mont-Royal se fait en conformité avec la norme NFPA 130 sur les incendies et l'évacuation, qui s'applique aux systèmes de transport en commun et de transport ferroviaire de passagers.

À l'époque du chemin de fer lourd, la ligne de surface à voie unique vers Deux-Montagnes traversait la rivière des Prairies et la rivière des Mille-Îles sur d'importants ponts à poutres et à treillis en acier, reflétant l'origine de la ligne en tant que partie de la ligne principale du Canadian Northern de Montréal à Toronto. Le REM sera à double voie sur l'ensemble du parcours et le REM a choisi de construire de nouveaux ponts, en remplacement de toutes les anciennes structures à voie unique. Tous les



A January 2021 view of one of the worksites in the Mount Royal tunnel. The track is a remnant of the former exo trackage. REM
Une vue de janvier 2021 de l'un des chantiers du tunnel du Mont-Royal. La voie est un vestige de l'ancienne voie exo. REM

rail transit platform along the centre line of the bridge and the REM is using that facility.

From the Samuel-De Champlain Bridge to Central Station the line is elevated, winding through the Pointe-Saint-Charles and Griffintown areas on a mixture of prefabricated steel beams and prefabricated concrete beams which are individually lifted into position by crane. After crossing the old Lachine canal at the former CN Wellington tower the final approach to Central Station uses the west side of the CN (VIA) viaduct.

However, the strikingly unusual and very visible aspect of REM construction has been the two massive launching gantries being used to construct the elevated West Island and Airport branches. The two gantries, each 105 metres long, are from the Italian engineering group

passages à niveau sont éliminés par de nouveaux passages supérieurs ou inférieurs et par plusieurs segments surélevés. En plus des parties surélevées aux stations Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro, il y aura même un viaduc pour préserver l'accès routier à un terrain de golf.

La branche de la rive sud, de Brossard au nouveau pont Samuel-De Champlain, est au niveau du sol, passant entre les voies vers l'est et l'ouest de l'autoroute 10.

La conception du nouveau pont Samuel-De Champlain, d'une longueur de 3,4 km et ouvert en 2019, a prévu une plate-forme distincte pour le train léger sur rail le long de la ligne centrale du pont. Le REM utilise cette installation.

Du pont Samuel-De Champlain à la gare Centrale, la ligne est surélevée, serpentant à travers les quartiers de



An August 2020 view of the bridges over the larger of the two crossings of the Rivière-des-Prairies, showing construction of the new double track structure. The new spans are being constructed using the 'counterweight launching method.' REM

Une vue d'août 2020 des ponts sur la plus grande des deux traversées de la Rivière-des-Prairies, montrant la construction de la nouvelle structure à double voie. Les nouvelles travées sont construites à l'aide de la « méthode de lancement par contrepoids ». REM



In April 2021 a gantry works at the beginning of the project to replace the single track bridge over the Rivière-des-Mille-Îles with a new double track structure. Each old span was lifted and moved to enable the height of its old piers to be reduced, then replaced. By this process a platform was created upon which the work to create the new span and piers could proceed. Ian MacDonald

En avril 2021, un portique travaille au début du projet de remplacement du pont à voie unique sur la Rivière-des-Mille-Îles par une nouvelle structure à double voie. Chaque ancienne travée a été soulevée et déplacée pour permettre de réduire la hauteur de ses anciens piliers, puis de les remettre en place. Ce processus a permis de créer une plate-forme sur laquelle les travaux de création de la nouvelle travée et des nouveaux piliers ont pu se dérouler. Ian MacDonald



An August 2020 view of the main pylon and cable stays section of the new Samuel-De Champlain bridge, opened in 2019. Clearly visible between the two highway platforms, and separated from them, is the platform upon which the REM will operate. In the foreground is the old Champlain bridge, currently being dismantled. The Saint Lawrence Seaway channel runs from the upper left to the lower right. REM

Une vue d'août 2020 de la section du pylône principal et des haubans du nouveau pont Samuel-De Champlain, ouvert en 2019. Bien visible entre les deux plateformes d'autoroute, et séparée d'elles, se trouve la plateforme sur laquelle fonctionnera le REM. Au premier plan, l'ancien pont Champlain, en cours de démantèlement. Le canal de la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend du haut à gauche au bas à droite. REM

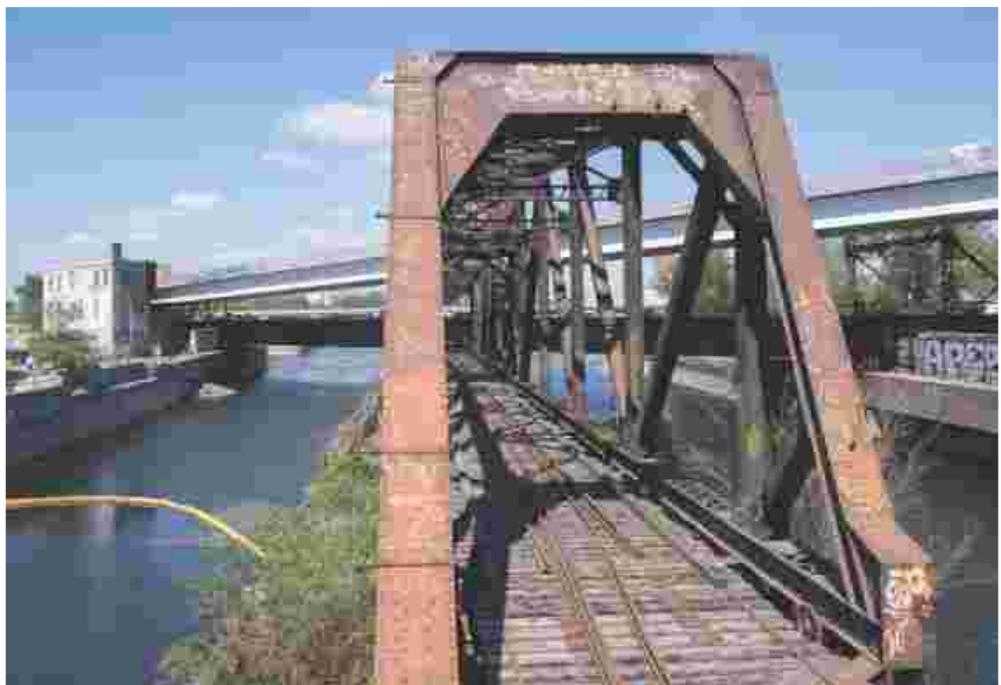


In a March 2021 view with the city's downtown core in the distance, the REM platform enters Pointe-Saint-Charles on massive curved pre-fabricated steel beams, en-route from the Samuel-De Champlain bridge to Central Station. To the right of the photo the rail lines lead to the Victoria Bridge; to the left, they lead to Gare Centrale, the VIA coach yard and maintenance facility, to CN's Pointe-Saint-Charles yard and to the CN Kingston subdivision. REM

Dans une vue de mars 2021, avec le centre-ville au loin, la plate-forme du REM entre dans Pointe-Saint-Charles sur d'imposantes poutres d'acier préfabriquées courbées, en route du pont Samuel-De Champlain vers la gare Centrale. À droite de la photo, les voies ferrées mènent au pont Victoria; à gauche, elles se dirigent vers la gare Centrale, le dépôt des voitures et les installations d'entretien de VIA, le dépôt du CN à Pointe-Saint-Charles et la subdivision Kingston du CN. REM

In this view from July 2020 the REM platform is seen crossing the old Lachine Canal and descending from its oblique crossing over the VIA / exo tracks to Central Station. The white building is the former CN Wellington tower, its role having been supplanted by more modern control technology. Dominating the foreground is an out-of-service CN swing bridge, made redundant many years ago by a re-routing of CN's access to the Port of Montreal. Ian MacDonald

Sur cette vue de juillet 2020, on voit la plate-forme du REM traverser l'ancien canal de Lachine et descendre de sa traversée oblique au-dessus des voies VIA / exo vers la gare Centrale. Le bâtiment blanc est l'ancienne tour Wellington du CN, dont le rôle a été supplanté par une technologie de contrôle plus moderne. Le premier plan est dominé par un pont tournant du CN hors service, rendu superflu il y a de nombreuses années par le détournement de l'accès du CN au port de Montréal. Ian MacDonald





By August 2021 preparations were well underway for the REM entry to Central Station from the south, using the west side of the long established 'viaduct' that carries VIA Rail and exo Saint-Hilaire trains over a number of city streets south of Central Station. Still in place were the steel gantries used for the overhead of the former exo electrified heavy rail operations. REM

En août 2021, les préparatifs allaient bon train pour l'entrée du REM à la gare Centrale par le sud, en utilisant le côté ouest du « viaduc » établi de longue date et sur lequel circulent les trains de VIA Rail et de l'exo Saint-Hilaire au-dessus d'un certain nombre de rues de la ville au sud de la gare Centrale. Les portiques en acier utilisés pour le passage des anciens trains lourds électrifiés de l'exo sont toujours en place. REM



Having itself been assembled over a number of weeks in the Fairview, Pointe-Claire parking lot, launching gantry Anne started work at the mid-point of the Anse-à-l'Orme branch in June 2019. The photo shows the first completed span of the REM platform at Fairview. Ian MacDonald

Ayant lui-même été assemblé pendant plusieurs semaines dans le parking de Fairview, Pointe-Claire, le portique de lancement « Anne » a commencé à travailler au milieu de la branche Anse-à-l'Orme en juin 2019. La photo montre la première travée achevée de la plateforme REM à Fairview. Ian MacDonald

Rizzani de Eccher. Through its subsidiary DEAL, Rizzani de Eccher has extensive worldwide experience in bridge and elevated structure construction, and its launching gantry process was used for some sections of the Calgary and Vancouver light rail systems.

A typical concrete element, on its transport truck trailer. The elements, each weighing between 42 and 58 tons, were manufactured in a facility near Drummondville, QC. Ian MacDonald

Un élément en béton typique, sur la remorque de son camion de transport. Les éléments, qui pèsent chacun entre 42 et 58 tonnes, ont été fabriqués dans une installation située près de Drummondville, au Québec. Ian MacDonald

Pointe-Saint-Charles et Griffintown sur un assemblage de poutres d'acier et de béton préfabriquées qui sont levées individuellement en position par une grue. Après avoir traversé le canal de Lachine au niveau de l'ancienne tour Wellington du CN, l'approche finale de la gare Centrale se fait par le côté ouest du viaduc du CN (VIA).

Cependant, l'aspect le plus inhabituel et le plus visible de la construction du REM est constitué par les deux énormes portiques de lancement utilisés pour construire les branches surélevées de l'Ouest-de-l'Île et de l'aéroport. Les deux portiques, longs de 105 mètres chacun, proviennent du groupe d'ingénierie italien Rizzani de Eccher. Par l'intermédiaire de sa filiale DEAL, Rizzani de Eccher possède une vaste expérience mondiale dans la construction de ponts et de structures surélevées, et son procédé de portique de lancement fut utilisé pour certaines parties des systèmes de métro léger de Calgary et de Vancouver.





Inserting the final element of the second span at Fairview, Pointe-Claire, July 4 2019. Ian MacDonald

Insertion du dernier élément de la deuxième travée à Fairview, Pointe-Claire, le 4 juillet 2019. Ian MacDonald

Gantry Marie crossing the closed eastbound lanes of Autoroute 40 east of Boulevard Saint-Jean, Pointe-Claire, in June 2020. One concrete element is being raised and six others await their turn on their trailers. Ian MacDonald



Le portique « Marie » traversant les voies fermées de l'autoroute 40 en direction est, à l'est du boulevard Saint-Jean, à Pointe-Claire, en août 2021. Un élément en béton est en train d'être soulevé et six autres attendent leur tour sur leur remorque. Ian MacDonald

Gantry Anne and a typical view of the West Island elevated structure along Autoroute 40. Ian MacDonald

Le portique « Anne » et une vue caractéristique de la structure surélevée de l'ouest de l'île le long de l'autoroute 40. Ian MacDonald



As an element of its approach to public relations REM has given locally relevant names to the two launching gantries. Gantry LG1 named Anne is working westward from Fairview-Pointe-Claire to Sainte-Anne-de-Bellevue (Anse à l'Orme station) and gantry LG2 working to Fairview-Pointe-Claire from the start of the elevated section in Saint-Laurent carries the name Marie, picking up on the name of the Nobel prize winning physicist Marie-Curie, recognized in the name of Avenue Marie-Curie in the Technoparc zone of the Borough of Saint-Laurent.

After the supporting concrete piers have been constructed, a gantry constructs a span by lifting short prefabricated concrete elements into place and securing them. Joints between elements are sealed with epoxy cement and then steel cables through the elements are tensioned. There are between 11 and 13 elements per span and a span is usually completed in about two days. Elements weigh between 42 and 58 tons; the 4,100 concrete elements were manufactured in Saint-Eugène-de-Grantham, near Drummondville, and are trucked, one per truck, 'just in time' to the work-site. When a given span has been completed, the gantry beam moves forward to position its leading end on the next pier and the process repeats.

In any built-up urban situation, obtaining the right-of-way for completely new transit infrastructure is a significant challenge. Inevitably the acquisition of land and

Dans le cadre de son approche des relations publiques, REM a attribué des noms évocateurs du milieu aux deux portiques de lancement. Le portique LG1 nommé Anne travaille vers l'ouest de Fairview-Pointe-Claire vers Sainte-Anne-de-Bellevue (station Anse-à-l'Orme) et le portique LG2 travaillant vers Fairview-Pointe-Claire depuis le début de la partie surélevée à Saint-Laurent porte le nom de Marie, reprenant le prénom de la physicienne Marie Curie, récipiendaire d'un prix Nobel. L'avenue Marie-Curie dans la zone Technoparc de l'arrondissement de Saint-Laurent fut ainsi nommée pour rappeler son mérite.

Après la construction des piliers de soutien en béton, un portique construit une travée en soulevant de courts éléments préfabriqués en béton qui seront fixés les uns aux autres. Les joints entre les éléments sont scellés avec du ciment époxy, puis les câbles d'acier qui traversent les éléments sont tendus. Il y a entre 11 et 13 éléments par travée et deux jours environ permettent généralement de terminer une travée. Les éléments pèsent entre 42 et 58 tonnes; les 4 100 éléments en béton ont été fabriqués à Saint-Eugène-de-Grantham, près de Drummondville, et sont transportés sur le chantier par camion, un par camion, en mode juste-à-temps. Lorsqu'une travée donnée est terminée, la poutre portique avance pour positionner son extrémité avant sur le pilier suivant et le processus se répète.

Dans toute zone urbaine bâtie, l'obtention d'un droit de passage pour une infrastructure de transport en commun entièrement nouvelle constitue un défi de taille.

the resolution of conflicts with existing buildings becomes a complex, controversial and costly undertaking.

The REM project was fortunate in being able to use the existing right-of-way of the Deux-Montagnes line, and to be able to utilize the median of Autoroute 10 for much of the South shore line. For the Anse-à-l'Orme branch the REM was able to construct its elevated structure along the right-of-way of the former CN Doney spur all the way from its junction with the Deux-Montagnes line to just east of Boulevard Saint-Jean. For many years the Doney spur had enabled rail service to a number of industries, but the coming of the REM forced the end of rail service to the few companies that still had active private sidings on the spur; at least some of those companies were able to switch to intermodal options. The rest of the alignment of the REM West Island branch is elevated on the north side of Autoroute 40, not above the narrow highway median. Locating the branch that way must have been deemed to be cost-effective, avoiding the multi-year disruption to that busy autoroute that construction of the supporting columns in the median would have required.

Following completion of the structures of the main West Island branch, the two gantries will be moved, one to do the 1.6 km elevated section in the Sunnybrooke / Pierrefonds-Roxboro zone on the Deux-Montagnes line, the other to do the 840m elevated section leading down to the airport tunnel.

The standard gauge track uses 115 lb / yard (57 kg / m) weight rail produced at an Arcelor mill in Spain. On the elevated sections, the welding into CWR strings takes place on the elevated structure at several welding sites along the route. On the surface sections on the south shore and the Deux-Montagnes line, including the Mount Royal tunnel, the track structure uses concrete ties on crushed rock ballast. On the elevated sections, a direct fixation method is used to mount the rail on the concrete platform.

Completely invisible to the observer, tunnel boring machine 'Alice' is working to

Inévitablement, l'acquisition de terrains et la résolution de problèmes liés aux bâtiments existants deviennent une entreprise complexe, controversée et coûteuse.

Le projet REM a eu la chance de pouvoir utiliser l'emprise existante de la ligne Deux-Montagnes et d'utiliser le terre-plein de l'autoroute 10 pour une grande partie de la ligne de la rive sud. Pour la branche Anse-à-l'Orme, le REM a pu construire sa structure surélevée le long de l'emprise de l'ancien branchement Doney du CN, depuis sa jonction avec la ligne Deux-Montagnes jusqu'à l'est du boulevard Saint-Jean. Pendant de nombreuses années, l'embranchement Doney a permis de desservir un certain nombre d'industries, mais l'arrivée du REM a forcé la fin du service de transport ferroviaire pour les quelques entreprises qui avaient encore des embranchements privés actifs sur ce tronçon; au moins, certaines de ces entreprises ont pu passer à des options intermodales. Le reste du tracé de la branche Ouest-de-l'Île du REM est surélevé du côté nord de l'autoroute 40, et non au-dessus de l'étroit terre-plein central de l'autoroute. Cet alignement a dû être jugé plus avantageux, car il a permis d'éviter les nombreuses perturbations qu'aurait entraînées

la construction des colonnes de soutien dans le centre de cette autoroute très fréquentée.

Une fois les structures de la branche principale de l'Ouest-de-l'Île terminées, les deux portiques seront déplacés, l'un pour effectuer la partie surélevée de 1,6 km dans la zone Sunnybrooke/Pierrefonds-Roxboro sur la ligne Deux-Montagnes, l'autre pour effectuer la partie surélevée de 840 m menant au tunnel de l'aéroport.

La voie à écartement normal utilise des rails d'un poids de 57 kg/m (115 lb/yd) produits par une usine d'Arcelor en Espagne. Sur les parties surélevées, le soudage des rails CWR (longs rails soudés ou Continuous Welded Rail en anglais) s'effectue sur la structure surélevée, à plusieurs sites de soudage le long du tracé. Sur les tronçons de surface de la rive sud et de la ligne Deux-Montagnes, incluant le tunnel du Mont-Royal, la structure de la voie utilise des traverses de béton sur ballast de pierre concassée. Sur les tronçons surélevés, une

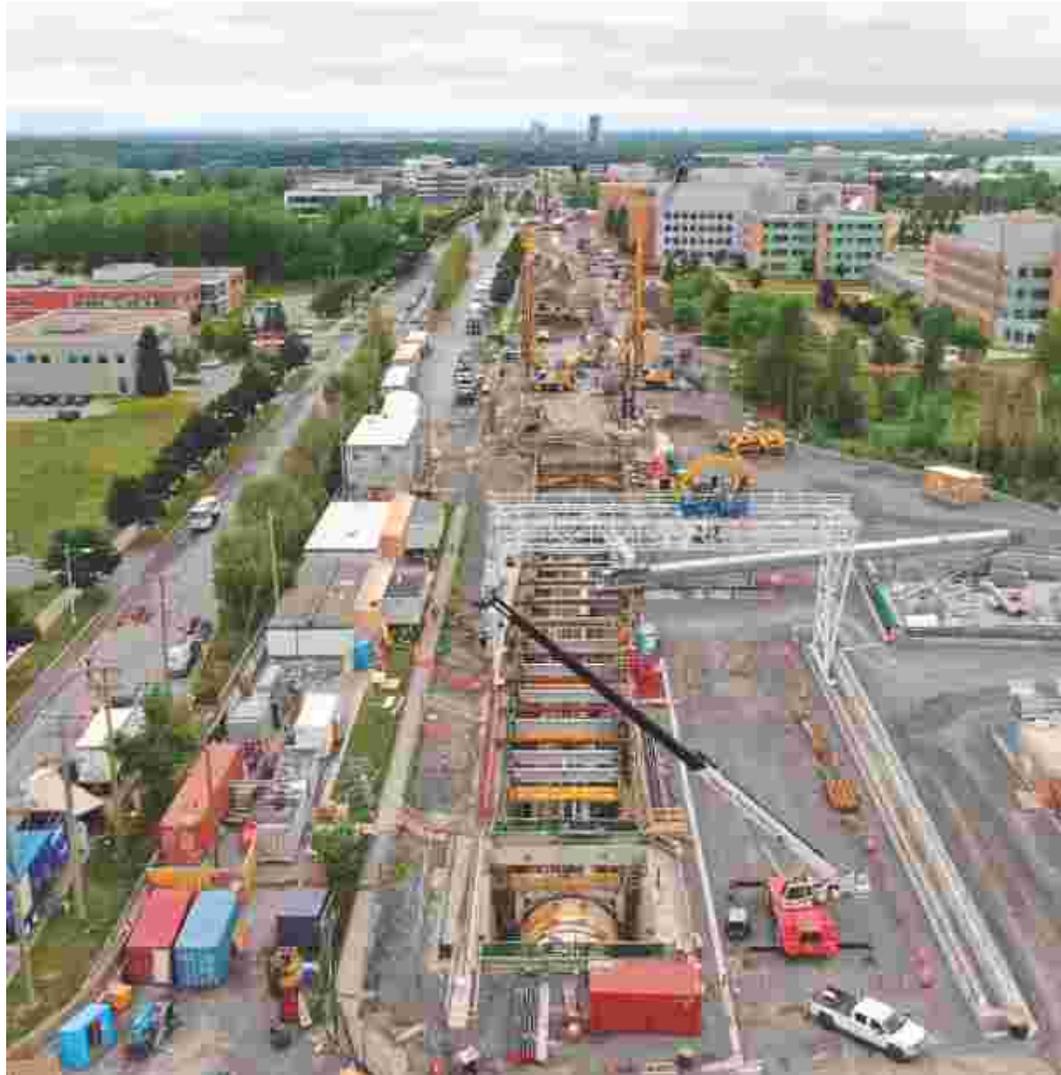


Track installation in progress in May 2021 at Fairview-Pointe-Claire station. REM

Installation des voies en cours en mai 2021 à la station Fairview-Pointe-Claire. REM

A July 2020 view above the Technoparc, showing in the foreground the entrance area to the airport tunnel. The tunnel-boring-machine 'Alice' is just visible in the foreground. The view looks north towards the junction with the Anse-à-l'Orme branch (not visible.) REM

Une vue de juillet 2020 au-dessus du Technoparc, montrant au premier plan la zone d'entrée du tunnel de l'aéroport. Le tunnelier « Alice » est juste visible au premier plan. La vue pointe vers le nord en direction de la jonction avec la branche Anse-à-l'Orme (non visible). REM



The tunnel boring machine 'Alice' starting to bore the airport tunnel, October 2020. REM

Le tunnelier « Alice » commence à percer le tunnel de l'aéroport, octobre 2020. REM



create the 3.5 km tunnel on the airport branch. Early in the project the designed proportion of the airport branch that would be tunnel rather than on the surface was increased in order to reduce the impact on an important natural wetland.

Power supply

Traction power at 1500V DC will be delivered by overhead catenary as is the case with all other Canadian light-rail systems except those in Vancouver. While the fully grade separated nature of the REM might suggest the use of third rail (as in Vancouver), Canadian winter conditions dictate that electric power be supplied from overhead catenary, rather than by an outside third rail. In addition, in the case of the REM, safety considerations on the approaches to Central Station and along the largely surface branch to Deux-Montagnes would also rule against the third rail option.

Stations

All stations will be fully accessible, with escalators and elevators, and platform screen doors will be used throughout. Such doors, mounted along the edge of platforms, open only when a train is at the platform. As well as maximizing the security of passengers, such doors also prevent objects from falling onto the track, thus avoiding a well known cause of service disruption on transit systems. The use of platform doors also means that the station interiors can be isolated from the track area and can be heated in an energy-efficient manner. To maximize natural lighting, most stations will have extensive windows.

All stations on the former exo Deux-Montagnes line, some of which are relatively close to each other, will be

méthode de fixation directe est utilisée pour monter le rail sur la plate-forme de béton.

Complètement invisible pour l'observateur, le tunnelier nommé Alice travaille à la création d'un tunnel de 3,5 km sur la branche aéroportuaire. Au début du projet, la longueur de la branche de l'aéroport qui devait être construite en tunnel plutôt qu'en surface a été augmentée afin de réduire l'impact sur une importante zone humide naturelle.

Alimentation électrique

L'énergie de traction de 1 500 V CC sera fournie par des caténaires, comme c'est le cas pour tous les autres systèmes canadiens de train léger sur rail, à l'exception de ceux de Vancouver. Bien que la nature entièrement à niveaux séparés du REM puisse suggérer l'utilisation d'un troisième rail (comme à Vancouver), les conditions hivernales canadiennes imposent une caténaire plutôt qu'un troisième rail extérieur pour la transmission de l'énergie électrique. De plus, dans le cas du REM, les considérations de sécurité aux abords de la gare Centrale et le long de la branche en grande partie en surface vers Deux-Montagnes s'opposent également à l'option du troisième rail.

Stations

Toutes les stations seront entièrement accessibles, dotées d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs, et des portes-écrans seront utilisées partout. Ces portes, montées le long du bord des quais, ne s'ouvrent que lorsqu'un train est à quai. En plus de maximiser la sécurité des passagers, ces portes empêchent également la chute d'objets sur les voies, évitant ainsi une cause bien connue de perturbation du service dans les systèmes de transport en commun. L'utilisation de portes-écrans permet également d'isoler l'intérieur des stations de la zone des voies et de les chauffer

A late November 2021 view of Fairview- Pointe-Claire station under construction. In the background gantry Marie approaches from the east, about to complete the final two spans of the Anse-à-l'Orme branch. A few days earlier gantry Anne had installed the final span further west at the Anse-à-l'Orme station. Ian MacDonald

Une vue de la fin novembre 2021 de la station Fairview- Pointe-Claire en construction. À l'arrière-plan, le portique « Marie » s'approche de l'est, sur le point de terminer les deux dernières travées de la branche Anse-à-l'Orme. Quelques jours plus tôt, le portique « Anne » avait installé la dernière travée plus à l'ouest à la station Anse-à-l'Orme. Ian MacDonald





A rendering of the future Pierrefonds-Roxboro station. REM | *Un rendu de la future station de Pierrefonds-Roxboro. REM*

replaced by new REM stations. Stations on the new South Shore and West Island branches will be further apart.

Three stations will directly connect to Montréal's underground Métro, increasing the connectedness of the overall transit network.

On the Anse à l'Orme (West Island) branch all stations except Anse à l'Orme are elevated and will be significant elements in the local urban landscape. Due to constraints from the adjacent roads and highway the Kirkland station will be the highest station of the whole system. Marie-Curie station on the airport branch will be an underground station, as will the station at the airport. Unlike the other stations in the network, REM is not responsible for the airport station, the work there being done by the airport authority.

Most stations on the Deux-Montagnes branch, as well as the Côte-de-Liesse interchange station for the exo Mascouche line, will be at ground level. Exceptionally on this line, the stations at Pierrefonds- Roxboro and Sunnybrooke will be elevated, being located on the relatively short elevated section of that line. Since the line will be in the existing trench from the north portal of the Mount-Royal tunnel to the town of Mount Royal, the Canora and Mont-Royal stations, while adhering to all the main characteristics of the other stations, will be somewhat less prominent in their neighbourhoods.

In the section between the Samuel-De Champlain Bridge and Central Station the Île-des-Soeurs and

de manière économe en énergie. Pour maximiser l'éclairage naturel, la plupart des stations seront dotées de grandes fenêtres.

Toutes les stations de l'ancienne ligne exo-Deux-Montagnes, dont certaines sont relativement proches les unes des autres, seront remplacées par de nouvelles stations REM. Celles des nouvelles branches Rive-Sud et Ouest-de-l'Île seront plus éloignées les unes des autres.

Trois stations seront directement reliées au métro de Montréal, permettant ainsi une meilleure intégration de l'ensemble du réseau de transport en commun.

Sur la ligne Anse-à-l'Orme (Ouest de l'île), toutes les stations, à l'exception de celle de Anse-à-l'Orme, sont surélevées et seront des éléments importants du paysage urbain local. En raison des contraintes liées aux routes et autoroutes adjacentes, la station Kirkland sera la station la plus élevée de tout le réseau. La station Marie-Curie sur la ligne de l'aéroport sera une station souterraine, tout comme la station de l'aéroport. Contrairement aux autres stations du réseau, REM n'est pas responsable de la station de l'aéroport, les travaux y étant effectués par l'autorité aéroportuaire.

La plupart des stations de la ligne Deux-Montagnes, ainsi que la station de correspondance Côte-de-Liesse de la ligne exo-Mascouche, seront au niveau du sol. Exceptionnellement sur cette ligne, les stations de Pierrefonds-Roxboro et Sunnybrooke seront surélevées, étant situées sur la section surélevée relativement courte de cette ligne. Puisque la ligne se trouvera dans la tranchée existante depuis le portail

Griffintown-Bernard Landry stations will be elevated. Part of the existing underground Central Station, also used by VIA and exo, is being extensively modified for REM services.

Other than the terminus station at Brossard, the stations on the South shore branch will be in the median of Autoroute 10. The surroundings of Du Quartier station are a particularly good illustration of ‘Transit oriented development’ (TOD.) That station is connected on its south side by a short pedestrian walkway to the large Dix30 shopping complex and by pedestrian walkway on its north side to new hotel and condominium projects.

The most challenging station construction involves the two new central city stations, McGill and Édouard-Montpetit. These two stations, close to the largest two of the city’s four universities, are within the existing Mount Royal tunnel and will create very useful new connections to the Métro system. Complex excavation and blasting processes are being employed for the

nord du tunnel du Mont-Royal jusqu’à la ville de Mont-Royal, les stations Canora et Mont-Royal, tout en respectant les principales caractéristiques des autres stations, seront un peu moins visibles dans leur quartier.

Dans la section comprise entre le pont Samuel-De Champlain et la gare Centrale, les stations Île-des-Sœurs et Griffintown-Bernard-Landry seront surélevées. Une partie de la gare Centrale souterraine existante, également utilisée par VIA et exo, est en train d’être sensiblement modifiée pour les services REM.

À l’exception de la station terminus de Brossard, les stations de la section de la rive sud seront situées sur le terre-plein de l’autoroute 10. L’environnement de la station Du Quartier illustre particulièrement bien le concept du « développement orienté vers le transport en commun » (Transit Oriented Development ou TOD en anglais). Cette station est reliée, du côté sud, par un court passage piétonnier menant au grand complexe commercial DIX30 et, du côté nord, par un passage piétonnier vers les nouveaux projets d’hôtels et de condominiums.

By August 2021 the former exo infrastructure in the area of the REM Pierrefonds - Roxboro station was long gone. Columns for the elevated REM platform in that zone were under construction and the wide supports for the station platforms were in place. This photo was taken from the same point as the image on page 9. Ian MacDonald

En août 2021, l’ancienne infrastructure exo dans la zone de la station REM Pierrefonds - Roxboro avait depuis longtemps disparu. Les colonnes pour la plateforme surélevée du REM dans cette zone étaient en cours de construction et les larges supports pour les plateformes de la station étaient en place. Cette photo a été prise du même point que l’image de la page 9. Ian MacDonald





Canora station, called Portal Heights in CN days, is at the north portal of the Mount-Royal tunnel. Construction is well underway in this August 2021 view. This image can be compared to the image on page 37. Ian MacDonald

La gare de Canora, appelée Portal Heights à l'époque du CN, se trouve au portail nord du tunnel du Mont-Royal. La construction est bien avancée sur cette vue d'août 2021. Cette photo peut être comparée à celle de la page 37. Ian MacDonald

Du Quartier station in August 2021, showing platform screen doors, the pedestrian link to the Dix 30 shopping complex and the transit-oriented-development emerging on the north side which is also connected by an overhead pedestrian link (not visible.) Ian MacDonald

La station Du Quartier en août 2021, montrant les portes-écrans des quais, le lien piétonnier vers le complexe commercial DIX30 et le développement axé sur le transport en commun qui émerge du côté nord et qui est également relié par un lien piétonnier aérien (non visible). Ian MacDonald



construction of these stations, particularly Édouard-Montpetit whose platforms will be about 70 metres below the surface making it one of the deepest transit stations in North America. Given its great depth, access to this station will be by high capacity, high speed elevators.⁷

Rolling stock and control system

From the perspective of the users of the system, the design and comfort level of the REM cars will be a critical element of the REM. For its rolling stock, REM has chosen Alstom's Metropolis model, a model that has been used extensively around the world in many configurations. The trains will be driverless, controlled by Alstom's control system, a GoA 4 level automation system⁸. Maximum

La tâche la plus difficile en matière de construction de stations concerne les deux nouvelles du centre-ville, McGill et Édouard-Montpetit. Ces deux stations, situées à proximité des deux plus grandes des quatre universités de la ville, se trouvent à l'intérieur du tunnel Mont-Royal existant et créeront de nouvelles connexions très appropriées avec le réseau du métro. Des procédés complexes d'excavation et de dynamitage sont utilisés pour la construction de ces stations, en particulier Édouard-Montpetit dont les quais se trouveront à environ 70 mètres sous la surface, ce qui en fera l'une des stations de transport en commun les plus profondes d'Amérique du Nord. Compte tenu de cette particularité, l'accès à cette station se fera par des ascenseurs à haute capacité, à grande fréquence et à grande vitesse.⁷



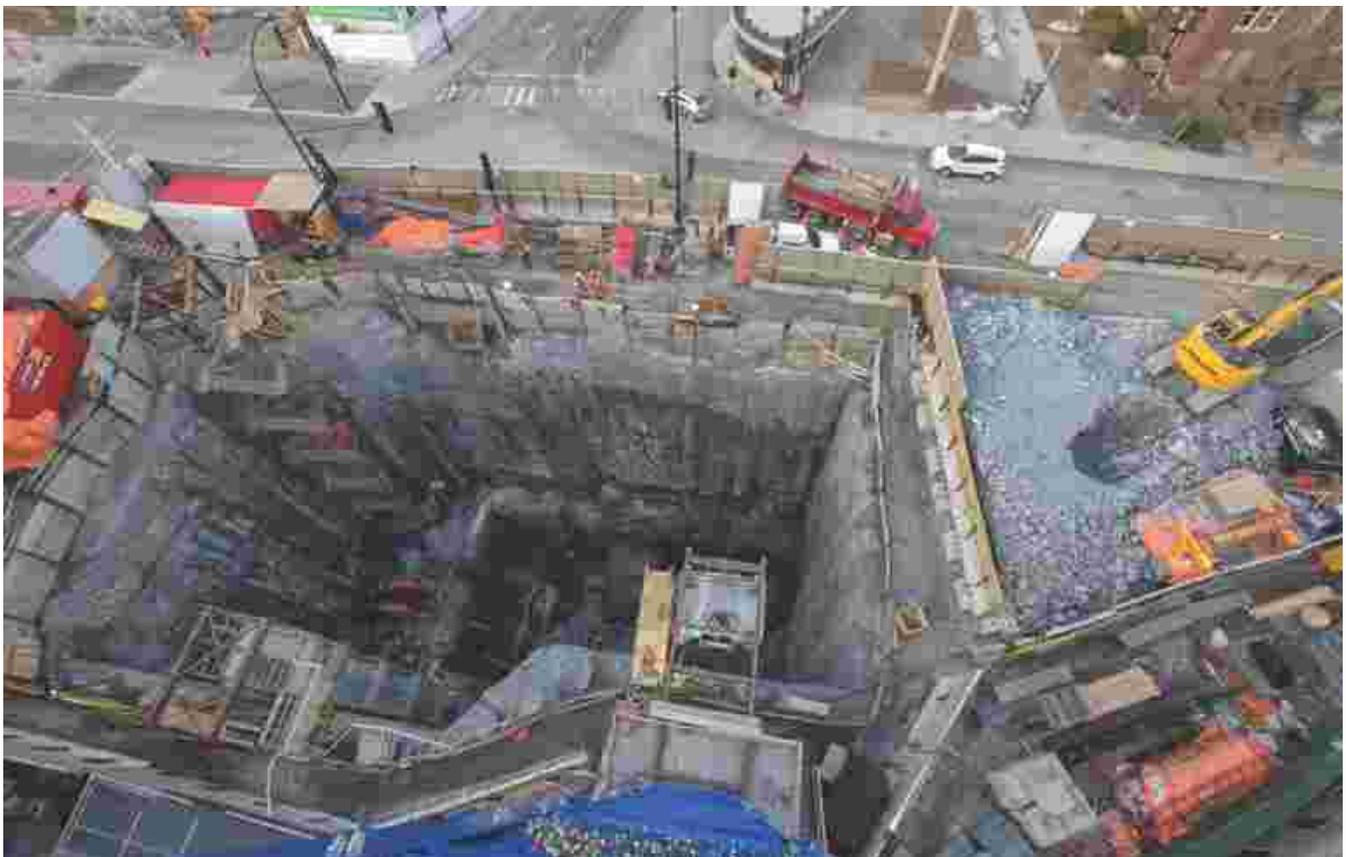
An August 2020 view of the interior of the platform area at Panama station showing platform screen doors and the use of wood as a design component of the interior finish. REM

Une vue d'août 2020 de l'intérieur de la zone des quais de la station Panama montrant les portes-écrans des quais et l'utilisation du bois comme élément de conception de la finition intérieure. REM

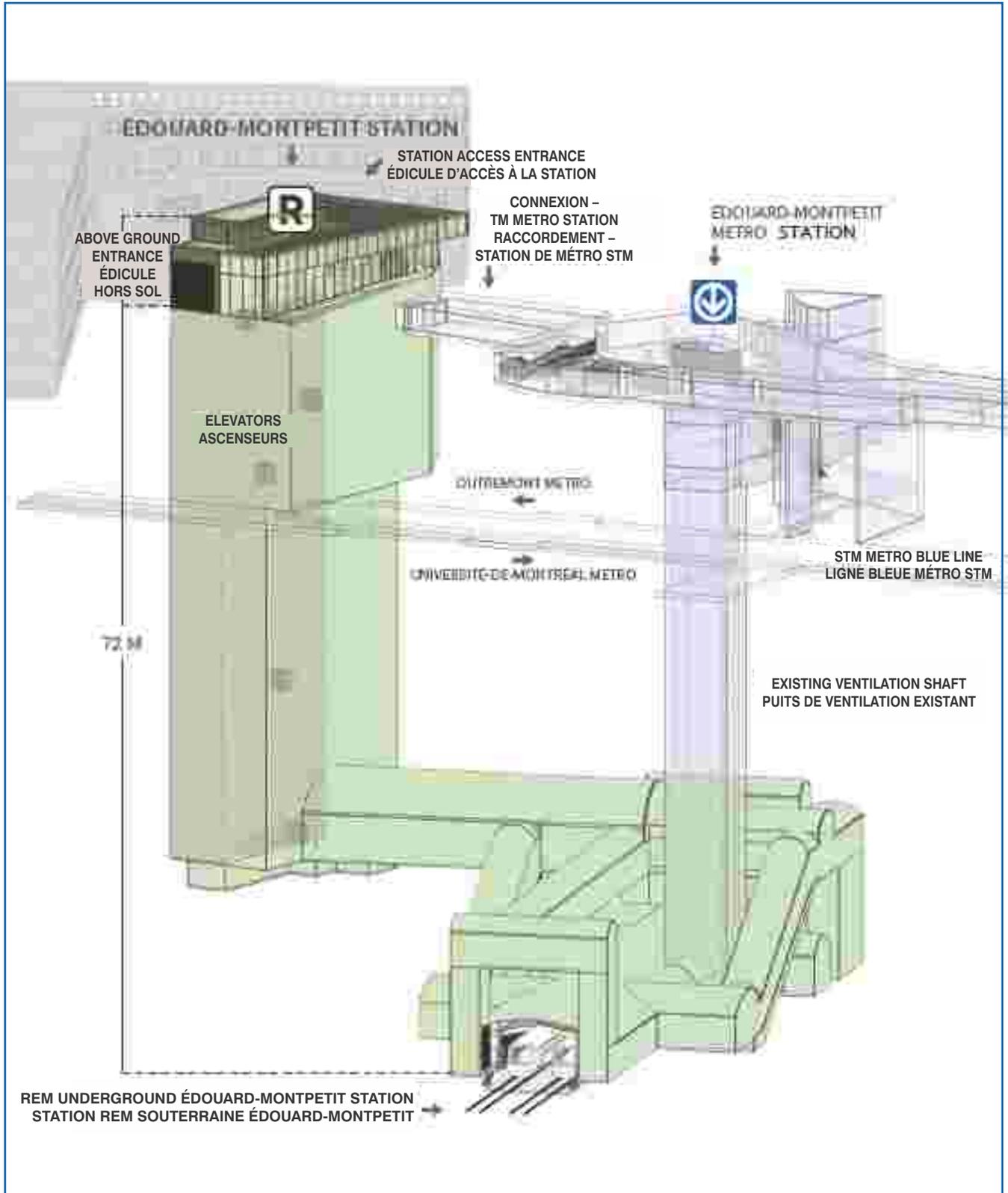
⁷ REM Technical briefing June 2018 | *Breffage technique des travaux du REM, juin 2018*



Early stages of the work-site at McGill station at the foot of McGill College Avenue and the south portal of the Mount Royal tunnel. REM
Premières étapes du chantier de la station McGill, au pied de l'avenue McGill College et du portail sud du tunnel Mont-Royal. REM



Looking down the 70m excavation for the access elevators to the Édouard-Montpetit station, April 2019. REM
Vue sur l'excavation de 70 m pour les ascenseurs d'accès à la station Édouard-Montpetit, avril 2019. REM



The configuration of the deep Édouard-Montpetit station and its connection to the STM Metro. REM
La configuration de la station profonde Édouard-Montpetit et son raccordement au métro STM. REM

Part of the horizontal gallery from the bottom of the Édouard-Montpetit elevator excavation to the REM platform area, November 2020. REM

Partie de la galerie horizontale au fond de l'excavation des ascenseurs Édouard-Montpetit jusqu'à la zone de la plateforme REM, novembre 2020. REM



Two Alstom Metropolis cars under test between Panama and Du Quartier stations. Ian MacDonald
Deux voitures Alstom «Metropolis» à l'essai entre les stations Panama et Du Quartier. Ian MacDonald



service speed will be 100 km/h⁹, which will be attained on certain parts of the network.

The fleet comprises 212 two car sets, each set being 39 metres in length. Single set trains (two cars) will be used during off-peak times and two sets (four cars) in peak times. Station platforms will accommodate a maximum of four cars.

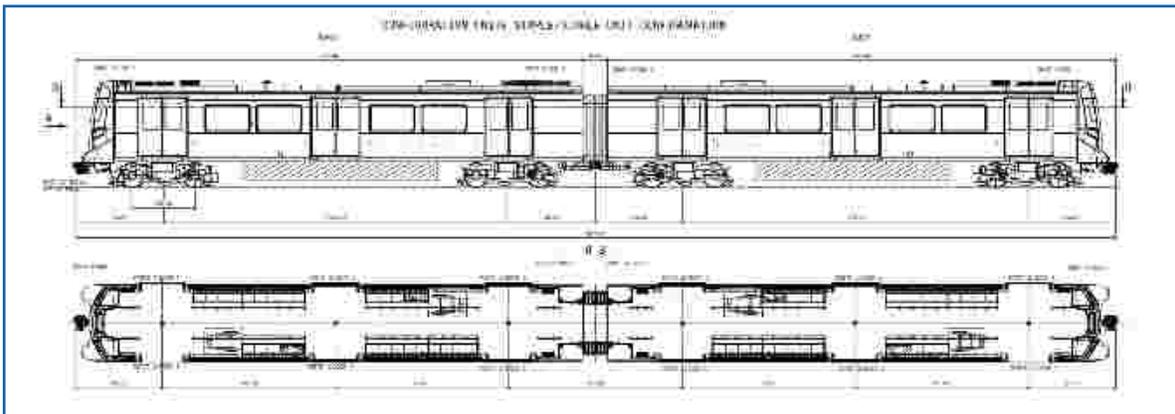
Car interiors have longitudinal seating, 64 seats per two car set. However, that seating arrangement may disappoint those commuters who were used to the transverse seating found on the exo trains. Typical peak loading capacities (seated plus standing) will be 600, for four cars.¹⁰ There will be free Wi-Fi on board.

The cars have been modified for Montréal winter conditions: heated on the interior of course, heated door thresholds, heated automatic couplers, heated

Matériel roulant et système de contrôle

Au bénéfice des usagers du réseau, la conception et le niveau de confort des voitures du REM sont une priorité du REM. Pour son matériel roulant, le REM a choisi le modèle « Metropolis » d'Alstom, un modèle aux configurations diverses largement utilisé partout dans le monde. Les rames seront sans conducteur, pilotées par le système de contrôle d'Alstom de niveau GoA 4⁸. La vitesse maximale de service sera de 100 km/h⁹, vitesse qui sera atteinte sur certaines parties du réseau.

Le parc comprend 212 rames de deux voitures, chacune d'entre elles mesurant 39 mètres de long. Des rames simples (deux voitures) seront utilisées pendant les heures creuses et des rames doubles (quatre voitures) pendant les heures de pointe. Les quais des gares pourront accueillir un maximum de quatre voitures.



Line drawing of a two car REM 'Metropolis' set. REM | Dessin au trait d'un ensemble REM « Metropolis » à deux voitures. REM



A view of the car interior in the full size model car body on public display at the Quartier DIX30 shopping complex in late August 2021. From September 2021 to spring 2022, the car was on display at Exporail, the Canadian Railway Museum. Ian MacDonald

Une vue de l'intérieur d'une voiture en grandeur nature exposée au public au complexe commercial Quartier DIX30, fin d'août 2021. De septembre 2021 au printemps 2022, la voiture sera exposée à Exporail, le Musée ferroviaire canadien. Ian MacDonald

⁸ REM rolling stock information document
REM, document d'information, matériel roulant

⁹ ibid.

¹⁰ ibid.



The view forward will be unobstructed. Ian MacDonald
 La vue vers l'avant ne sera pas obstruée. Ian MacDonald

windshields, pantograph ice-scrappers and small plows at the ends of each two car set. In the summer, cars will be air conditioned.

The cars were manufactured at Alstom's Sri City facility in India. Late in 2020 several cars were tested under simulated winter conditions in a climate chamber in Vienna, Austria. The first cars arrived by ship at the Port of New York, and were trucked to Montréal. Using the first stretch of completed track and overhead, on-track testing commenced on the South Shore branch in January, 2021.

The principal rolling stock maintenance facility is at Brossard / Rive-Sud; a secondary facility is at Deux-Montagnes, and there is also a four track servicing facility at Anse-à-l'Orme at the end of the West Island branch.

Brossard is also the location of the system's Network Control Centre.

Integration with other elements of Montréal area urban transportation

Building the physical elements of the REM infrastructure and the arrival and testing of the cars are the activities that have captured the public's attention to date.

Les voitures sont équipées de sièges longitudinaux, soit 64 sièges par rame de deux voitures. Toutefois, cette disposition des sièges pourrait décevoir les banlieusards habitués aux sièges transversaux des trains exo. Les capacités de chargement de pointe typiques (places assises et debout) seront de 600 personnes, pour quatre voitures¹⁰. Le Wi-Fi sera gratuit à bord.

Les voitures ont été modifiées pour les conditions hivernales de Montréal : chauffées à l'intérieur bien sûr, seuils de porte chauffés, attelages automatiques chauffés, pare-brise chauffés, pantographes avec grattoirs et petits chasse-neige aux extrémités de chaque rame de deux voitures. En été, les voitures seront climatisées.

Les voitures ont été fabriquées dans l'usine d'Alstom à Sri City, en Inde. Fin 2020, plusieurs voitures ont été testées dans des conditions hivernales simulées dans une chambre climatique à Vienne, en Autriche. Les premières

voitures sont arrivées par bateau dans le port de New York et ont été transportées par camion jusqu'à Montréal. Les essais sur voie ont commencé sur la branche de la Rive-Sud en janvier 2021, en utilisant le premier tronçon de voie et de caténaire achevé.

La principale installation d'entretien du matériel roulant est située à Brossard/Rive-Sud, une installation secondaire se trouve à Deux-Montagnes et il y a également une installation d'entretien de quatre voies à Anse-à-l'Orme, à l'extrémité de la branche Ouest-de-l'Île.

C'est également à Brossard que se trouve le Centre de contrôle et de supervision du REM.

Intégration aux autres modes de transport urbain de la région de Montréal

La construction des éléments physiques de l'infrastructure du REM ainsi que l'arrivée et les essais des voitures sont les activités qui ont retenu l'attention du public jusqu'à présent. Cependant, le succès à long terme du projet sera grandement influencé par l'efficacité des liens mis en place entre le REM et les autres composants du réseau de transport en commun tels que les autobus, le

¹⁰ *ibid.*

However the long-term success of the project will be influenced greatly by the effectiveness of the links put in place between the REM and the other elements of the transit network such as buses, Métro, exo trains, parking lots, active transportation (walking and cycling) and to the nature of the fare system.

At the time of writing details have yet to be made public as to how the bus networks will be reconfigured to provide convenient feeder links to REM stations. Given the three major municipal bus / Métro transit operating entities – STM(Montréal), RTL(South Shore), STL(Laval) and exo, the challenge of arranging those new links is considerable, a task that falls within the mandate of the ARTM. Large bus terminals are being built at the Brossard and Panama stations on the south shore, and at Fairview-Pointe-Claire station on the Anse à l'Orme branch. Smaller bus terminals are part of the design of the Deux-Montagnes and Anse à l'Orme stations.

The ARTM has also been tasked with creating a simplified, seamless, multi-mode, area-wide fare regime, a key requirement to making transit an easy and attractive option. Implementation of the fare reform commenced for certain zones in July, 2021; full implementation is expected to be complete in 2023.

As noted earlier, the REM project arose in part as an alternative to major investments in the already existing rail corridor on the West Island used by exo heavy-rail trains. For historical reasons, most of the exo stations along the West Island and Deux-Montagnes lines are close to residential areas thus making it feasible for many exo commuters to walk or cycle to the station. In contrast to the situation regarding the well established West Island exo stations, few commuters will be able to walk to the REM stations on the West Island branch, a situation that raises questions about the adequacy of parking at the four West Island REM stations. The final design for parking at Fairview-Pointe-Claire and Kirkland has yet to be confirmed. If excellent bus feeder services are put in place the worries about parking may diminish

Concerns from some commuters and municipalities have been raised as to the long term future of the present exo West Island heavy-rail services once the REM is in operation. Official comments to date indicate that those services will continue (although one can conjecture that the limited off peak and weekend exo services may eventually disappear.)

Major expressways in every city create barriers for local traffic and for pedestrians wishing to cross them. As much of the REM corridor in the West Island is on the north side of Autoroute 40, unless new pedestrian / cycle overpasses are constructed, there will be no practical way for commuters from south of the autoroute to walk or cycle to REM's Fairview-Pointe-Claire, Kirkland and Anse-à-

métro, les trains exo, les parcs de stationnement, le transport actif (marche et vélo) et la nature du système de tarification.

Au moment de la rédaction du présent document, les détails n'ont pas encore été rendus publics quant à la façon dont les réseaux d'autobus seront reconfigurés pour converger de façon optimale vers les stations du REM. Compte tenu des trois grandes entités municipales d'exploitation du transport en commun par exo, par autobus et par métro (la STM de Montréal, le RTL de la Rive-Sud et la STL de Laval), le défi d'organiser ces nouveaux liens est considérable, une tâche qui relève du mandat de l'ARTM. De grands terminaux d'autobus sont en cours de construction aux stations Brossard et Panama sur la rive sud ainsi qu'à Fairview-Pointe-Claire sur la ligne de Anse-à-l'Orme. Des terminaux d'autobus plus petits font partie de la conception des stations Deux-Montagnes et de Anse-à-l'Orme.

L'ARTM a également été chargée de créer un régime tarifaire simplifié, homogène, multimodal et applicable à l'ensemble de la zone, une condition essentielle pour faire du transport en commun une option facile et attrayante. La mise en œuvre de la réforme tarifaire a commencé pour certaines zones en juillet 2021; la mise en œuvre complète devrait être achevée en 2023.

Tel que mentionné précédemment, la naissance du projet REM résulte en partie de la possibilité d'investissements majeurs dans le corridor ferroviaire déjà existant dans l'ouest de l'île et utilisé par les trains exo lourds. Pour des raisons historiques, la plupart des gares exo le long des lignes de l'Ouest-de-l'île et de Deux-Montagnes sont près des zones résidentielles, ce qui permet à de nombreux banlieusards exo de se rendre à la gare à pied ou à vélo. Contrairement à la situation des stations exo bien établies de l'Ouest-de-l'île, peu de banlieusards pourront se rendre à pied aux stations REM de la branche Ouest-de-l'île, une situation qui soulève des questions quant à l'adéquation au besoin de stationnement aux quatre stations REM de l'Ouest-de-l'île. La conception finale du stationnement à Fairview-Pointe-Claire et Kirkland n'a pas encore été confirmée. Si d'excellents services de rabattement par autobus sont mis en place, les inquiétudes concernant le stationnement pourraient s'estomper.

Certains banlieusards et municipalités ont exprimé des inquiétudes quant à l'avenir à long terme des services actuels de train lourd de l'ex-Ouest de l'île, une fois le REM en service. À ce jour, les commentaires officiels indiquent que ces services seront maintenus (bien que l'on puisse conjecturer que les services exo limités en dehors des heures de pointe et le week-end pourraient éventuellement disparaître).

Dans chaque ville, les grandes voies rapides



Technicians from Alstom on-board a test run early in 2021. Alstom /C. Fleury
Des techniciens d'Alstom à bord d'un essai, début 2021. Alstom /C. Fleury

A two car test run entering Du Quartier station. The platform screen doors are closed as the train approaches. Ian MacDonald
Un essai de deux voitures entrant dans la station Du Quartier. Les portes-écrans du quai sont fermées à l'approche du train. Ian MacDonald



l'Orme stations. To date, creating such enhanced pedestrian access has not been the responsibility of REM. Access issues will be less acute on the south shore along Autoroute 10 since the REM stations in that zone, above the highway median, have pedestrian connections to both sides of the Autoroute, either by aerial or ground level passages.

Service frequencies

On the REM network the following service frequencies are planned. Services will be provided for 20 hours per day, seven days per week¹¹.

	Peak hours/ heures d'affluence	Off peak hours/ heures creuses
Rive-Sud – Bois-Franc	2 min 30 s	5 min
Bois-Franc – Deux-Montagnes	5 min	15 min
Ouest-de-l'Île	10 min	15 min
YUL – Aéroport – Montréal – Trudeau	10 min	15 min

Public relations and visual design

As noted in the introduction, the general public has been supportive of the REM, although, inevitably, there have been criticisms from some quarters about certain aspects, particularly from those who consider the long elevated concrete structures on the West Island to be unsightly.

Early in the project, following public input, some route revisions were adopted to reduce the impact on certain wetlands in the Technoparc zone and to avoid the need to demolish some structures of historical interest in the Griffintown area.

REM management has devoted resources to keeping the public informed about the objectives of the REM and about its progress. At the start of the project well attended information presentations were held in communities across the network. Frequent newsletters, presentations and press releases have been available to the public in both French and English, most of which have remained available for consultation on the extensive REM web-site, along with certain more technical material.

By on-line survey, input for the visual appearance of the cars was sought: the public was presented with several options for the colours and graphic design for the car exteriors; and the option chosen was in accordance with the results of the public survey and is seen in the photos of the cars under test. And, by a similar process, in

créent des obstacles pour le trafic local et pour les piétons qui souhaitent les traverser. Comme une grande partie du corridor du REM dans l'Ouest-de-l'Île se trouve du côté nord de l'autoroute 40, à moins que de nouvelles passerelles pour piétons et cyclistes ne soient construites, il n'y aura aucun moyen pratique pour les banlieusards du sud de l'autoroute de se rendre à pied ou à vélo aux stations Fairview-Pointe-Claire, Kirkland et Anse-à-l'Orme du REM. Jusqu'à présent, la création d'un tel accès piétonnier amélioré n'a pas été la responsabilité du REM. Les problèmes d'accès seront moins aigus sur la rive sud, le long de l'autoroute 10, puisque les stations REM de cette zone, au-dessus du terre-plein de l'autoroute, ont des connexions piétonnes avec les deux côtés de l'autoroute, soit par des passages aériens ou au niveau du sol.

Fréquences de service

Sur le réseau REM, les fréquences de service suivantes sont prévues. Les services seront assurés 20 heures par jour, 7 jours par semaine¹¹.

Relations publiques et conception visuelle

Comme indiqué dans l'introduction, le grand public a soutenu le REM, même si, inévitablement, certains aspects ont fait l'objet de critiques, en particulier de la part de ceux qui considèrent que les longues structures en béton surélevées de l'ouest de l'île sont inesthétiques.

Dès le début du projet, suite à l'avis du public, certaines révisions du tracé ont été adoptées pour réduire l'impact sur certaines zones humides dans la zone du Technoparc et pour éviter de devoir démolir certaines structures d'intérêt historique dans la zone de Griffintown.

La direction du REM a consacré des ressources pour tenir le public informé des objectifs du REM et de son avancement. Au début du projet, des présentations d'information très suivies ont été organisées dans les communautés du réseau. Des bulletins d'information, des présentations et des communiqués de presse fréquents, en français et en anglais, ont été mis à la disposition du public et la plupart d'entre eux ainsi que certains documents plus techniques demeurent consultables sur le site Internet du REM.

Une enquête en ligne a permis de recueillir des avis sur l'aspect visuel des voitures : plusieurs options ont été proposées au public pour les couleurs et le graphisme de l'extérieur des voitures; l'option retenue était conforme aux résultats de l'enquête publique et figure sur les photos des voitures testées. De même, en 2021, le public a été invité à choisir la « voix » du REM, la voix qui sera entendue

¹¹ REM Technical sheets High Frequency Métro map / REM information, fiches techniques : Un métro à haute fréquence

2021 the public was asked to choose the 'voice' of the REM - the voice that will be heard in stations and on trains for all public messages during REM operations.

Throughout the system individual colour schemes have been developed for each station, intended to have some relevance to the locality. And at certain stations there will also be a mixture of permanent and temporary art works in accordance with a provincial policy dating from 1961 requiring that approximately 1% of the construction costs of projects such as the REM be devoted to the creation of diverse works of art.

Updated cost and schedule

In November, 2016, shortly after the initial announcement, the Édouard-Montpetit, McGill and Griffintown-Bernard Landry stations were added to the project. Those additions, as well as other refinements to the project and cost increases due to the constraints on working practices required by the Covid-19 pandemic increased the total cost to \$6.9 B from \$6.3 B¹². CDPQ Infra will be providing the extra funding; the original contributions from the other partners remain unchanged. However, at the time of writing, the financing of the cost increase due to the added complexity of the Mount Royal tunnel rehabilitation is under negotiation.

Consequential to the foregoing factors, the target dates for the start of REM services have also been revised and in June 2021 were stated as follows¹³:

Central Station / Gare Centrale to / à Brossard	Spring-Summer 2022 / Printemps-été 2022
Central Station / Gare Centrale to / à Du Ruisseau	Fall 2023 / Automne 2023
Du Ruisseau to / à Anse-à-l'Orme	Spring 2024 / Printemps 2024
Du Ruisseau to / à Sunnybrooke	Spring 2024 / Printemps 2024
Sunnybrooke to / à Deux-Montagnes	Fall 2024 / Automne 2024
YUL-Montreal-Trudeau-Airport / YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau	December 2024 / Décembre 2024

REM's traffic forecasts indicate that about half of the expected traffic will be for workday commuting reasons, with the other half being for other purposes¹⁴. REM has revised the timing, but not the magnitude, of the long-term forecasted traffic levels used in its financial modeling, suggesting that tele-working and other workplace impacts of the Covid-19 pandemic may reduce projected traffic levels in the early years by about 10%.¹⁵

dans les gares et dans les trains pour tous les messages publics pendant les opérations du REM.

Dans l'ensemble du système, des schémas de couleurs individuels ont été élaborés pour chaque station, afin d'assurer une certaine pertinence pour la localité. Et dans certaines stations, il y aura également un amalgame d'œuvres d'art permanentes et temporaires, conformément à une politique provinciale datant de 1961 qui exige qu'environ 1 % des coûts de construction de projets tels que le REM soit consacré à la création d'œuvres d'art diverses.

Coût et calendrier mis à jour

En novembre 2016, peu après l'annonce initiale, les stations Édouard-Montpetit, McGill et Griffintown-Bernard-Landry furent ajoutées au projet. Ces ajouts, ainsi que d'autres raffinements au projet et des augmentations de coûts dues aux contraintes sur les pratiques de travail requises par la pandémie de COVID-19 ont fait passer le coût total de 6,3 à 6,9¹² milliards de dollars. CDPQ Infra fournira le financement supplémentaire; les contributions initiales des autres partenaires restent inchangées. Cependant, au moment d'écrire ces lignes, le financement de l'augmentation des coûts due à la complexité accrue de la réhabilitation du tunnel du Mont-Royal est en cours de négociation.

En raison des facteurs susmentionnés, les dates cibles pour le début des services du REM ont également été révisées et, en juin 2021, elles étaient indiquées comme suit¹³:

Les prévisions d'utilisation du REM indiquent qu'environ la moitié des déplacements sera reliée au travail, et l'autre moitié à d'autres fins¹⁴. REM a révisé le calendrier, mais non l'ampleur des niveaux de fréquentation à long terme utilisés dans sa modélisation financière, suggérant que le télétravail et les autres impacts de la pandémie sur les lieux de travail pourraient réduire les niveaux de fréquentation prévus durant les premières années d'environ 10%.¹⁵

¹² REM Project Update June 2021 / Mise à jour du projet REM, juin 2021

¹³ ibid.

¹⁴ CDPQ video conference August 18 2021, reported by the Montréal Gazette / Vidéoconférence de la CDPQ le 18 août 2021, rapportée par la Montreal Gazette

¹⁵ ibid.

Beyond the current REM project

Given the long-term perspective needed when planning major infrastructure projects it is not surprising that suggestions are already being advanced for additional transit infrastructure ‘beyond the REM.’ In December, 2020, CDPQ Infra proposed the ‘REM de l’est’ to serve the eastern part of Montréal Island. While there is broad agreement on the need for much improved transit to and from that area, considerable controversy has arisen about CDPQ Infra’s strong preference to build most of the REM de l’est using elevated structures, and consultations are on-going.

There are also suggestions that the Anse-à-l’Orme branch be extended across the Ottawa River to serve the rapidly expanding Vaudreuil-Dorion / Saint-Lazare / Hudson area. Since the existing Île-aux-Tourtes bridge across the Ottawa River on Autoroute 40 will be replaced in the near future there is some pressure to include a REM right-of-way on the new bridge to facilitate such an extension.

On the south shore, there have been suggestions that the REM be extended beyond the Brossard terminus.

While some version of the REM de l’est is likely to occur, it will be many years before any of the other possibilities noted above are undertaken, if indeed they are ever undertaken. In the meantime the network created by the current REM project will have become part of the fabric of public transportation in the Montréal area.

Acknowledgments

To REM for answering certain questions, for its informative series of in-person and on-line presentations, newsletters and public documentation, and for providing maps and several photographs. The author particularly thanks Emmanuelle Robillard-Moreau and her colleagues in the REM Public Affairs group for their assistance.

Au-delà du projet actuel du REM

Étant donné la perspective à long terme inhérente à la planification de grands projets d’infrastructure, il n’est pas surprenant que des suggestions soient déjà avancées pour une infrastructure de transport en commun supplémentaire « au-delà du REM ». En décembre 2020, CDPQ Infra a proposé le « REM de l’Est » pour desservir la partie est de l’île de Montréal. Bien qu’il y ait un large consensus sur la nécessité d’améliorer significativement le transport en commun à destination et en provenance de cette zone, une controverse considérable a surgi à cause de la préférence marquée de CDPQ Infra pour la construction de la majeure partie du REM de l’Est sur structures surélevées. Des consultations sont en cours.

Il est également suggéré que la branche Anse-à-l’Orme soit prolongée de l’autre côté de la rivière des Outaouais pour desservir le secteur en pleine expansion de Vaudreuil-Dorion, Saint-Lazare et Hudson. Étant donné que le pont actuel de l’Île-aux-Tourtes, qui traverse la rivière des Outaouais sur l’autoroute 40, devra être remplacé dans un avenir proche, des pressions sont exercées pour qu’une emprise soit prévue sur le nouveau pont afin de faciliter un tel prolongement du REM.

Sur la rive sud, il a été suggéré que le REM soit prolongé au-delà du terminus de Brossard.

Bien qu’une version du REM de l’Est soit probable, il faudra de nombreuses années avant que les autres possibilités mentionnées ci-dessus ne soient entreprises, si jamais elles le sont. Entre-temps, le projet actuel de REM fera déjà partie intégrante du tissu du transport public dans la région de Montréal.

Remerciements

Au REM, pour avoir répondu à un certain nombre de questions, pour sa série informative de présentations en personne et en ligne, ses bulletins d’information, sa documentation publique, ainsi que pour avoir fourni des cartes et plusieurs photographies. L’auteur remercie particulièrement Emmanuelle Robillard-Moreau et ses collègues des Relations publiques du REM pour leur aide.



Tunnel Closure. On May 8, 2020, train 955 departed Central Station for Deux Montagnes bringing to a close service through the Mont Royal Tunnel. The train of Bombardier MR90 cars (led by car 446) is shown north of the Canora station after exiting the tunnel. This would be the last heavy rail train from the city centre to Deux-Montagnes', ending a service through the tunnel that had lasted nearly 103 years. Ian MacDonald

La fermeture du tunnel. Le 8 mai 2020, le train 955 a quitté la gare Centrale à destination de Deux-Montagnes, mettant fin au service dans le tunnel du Mont-Royal. Le train de voitures Bombardier MR90 ayant à sa tête la voiture 446 est photographié au nord de la station Canora après la sortie du tunnel. Ce sera le dernier train lourd du centre-ville vers Deux-Montagnes mettant fin à un service par le tunnel qui a duré près de 103 ans. Ian MacDonald

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

January - February / Janvier - Février

Photos by Stan J. Smail
photos de Stan J. Smail

Digital Photo Review - 2021 | *Revue de photos numériques - 2021*

French Version / *Version française* : Gilles Lazure

Introduction

Where did the time go! It is already time for another Canadian Rail Digital Photo Review. One of my favorite tasks on the Canadian Rail team is the compilation of this review which allows me and you, the readers, to travel vicariously across Canadian railway properties as seen through the lenses of those faithful photographers still out there 'doin' it. One of the least pleasant aspects of the job is the cuts and culls I have to make to meet the space demands of the service. This year, we received over one hundred submissions. My maximum allotment is twenty-eight images, including cover shots.

Covid-19 has put a halt on many of our activities but as vaccines do their good work, things are slowly opening up. For instance, Via Rail Canada has restored some train services to the network, including The Ocean and the VIA Canadian, albeit in a reduced fashion - for now.

Speaking of Via Rail Canada, the ever vigilant Ken Goslett reminds us that it is later than we might think as far as corridor passenger trains as we presently know them is concerned. Sooner than later, new push-pull trainsets from Siemens will gradually replace the 900 series P42DC locomotives as well as Budd, Renaissance and even LRC passenger cars. The time is short, ride and get your photos now!

The CPR Royal Canadian Pacific business train made a number of 'sorties' in 2021, including a 'Leaf Peekers' excursion to Saint John, New Brunswick over the recently acquired CPR 'Short Line' trackage through Quebec, Maine and New Brunswick. CP also continues to release specially painted diesels such as ES44AC 8757 decorated in orange noting Truth and Reconciliation' Indigenous affairs.

Contributors to the 2021 Digital Photo Review have graced us with photographic updates on Canadian short line railroading such as the 'Goslett in the Gaspé' group of photos offered this year. Finally, there seems to be some hope for the restoration of proper rail service for all in Gaspésie.

Best wishes to all for a better 2022! Stay safe, have fun and keep shooting!

Introduction

Où est passé le temps? C'est déjà le moment pour une autre revue de photos numériques de Rail canadien. Une de mes tâches favorites sur l'équipe de publication est la compilation de cette revue qui permet à vous, les lecteurs, et à moi de voyager par substitution à travers les propriétés ferroviaires canadiennes telles qu'aperçues par les lentilles de tous les fidèles photographes encore à l'oeuvre sur le terrain. Un des aspects les moins plaisants de la tâche est les rejets et mises de côté que je dois faire pour rencontrer l'allocation d'espace pour l'article. Cette année, nous avons reçu plus d'une centaine de propositions. Mon allocation était un maximum de vingt-huit photos, incluant celles des couvertures.

La Covid-19 a restreint plusieurs de nos activités, mais à mesure que les vaccins font leur bon travail, les choses se rétablissent lentement. Par exemple, VIA Rail Canada a rétabli quelques services sur son réseau, incluant celui des trains « The Ocean » et « Canadian », bien que de façon réduite pour le moment.

Parlant de VIA Rail Canada, le toujours vigilant Ken Goslett nous rappelle qu'il est plus tard que nous pourrions penser en ce qui concerne les trains pour voyageurs dans les corridors comme nous les connaissons présentement. Plus tôt que plus tard, des rames bidirectionnelles Siemens vont remplacer les locomotives de la série 900 ainsi que les voitures pour voyageurs BUDD, Renaissance et même LRC. Il reste peu de temps; montez à bord et prenez vite vos photos!

Le train d'affaires « Royal Canadian Pacific » du CP a effectué plusieurs randonnées au cours de 2021, parmi elles, une excursion « de jeteurs de regards furtifs sur les feuillages » vers Saint John (N.-B.), sur les rails de la voie récemment réacquise par le CP de son ancienne « Short Line » à travers le Québec, le Maine et le Nouveau-Brunswick. Le CP continue aussi de mettre en circulation des diesels peints de manière spéciale, tels que le 8757, un modèle ES44AC, à la livrée orange attirant l'attention sur les efforts de vérité et de réconciliation en cours au ministère des Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada.

Ceux qui ont contribué à la revue de photos numériques 2021 nous ont fourni des photos mettant à jour les activités sur les lignes secondaires canadiennes telles que celles du groupe « Goslett en Gaspésie » publiées cette année. Il semble qu'il y a enfin de l'espoir pour le rétablissement d'un service ferroviaire adéquat à travers toute la Gaspésie.

Sincères souhaits à tous pour une année 2022 meilleure!
Demeurez en sécurité, ayez du plaisir et continuez de photographier!



East Kootenay coal empties are eastbound on the CPR Cranbrook Subdivision at Cokato , British Columbia on a beautiful day in the mountains. It is November 12, 2021 and rebuilt AC4400CWM 8066 was built in 1995 by General Electric as an AC4400CW. Kevin Dunk

Par une belle journée dans les montagnes, des wagons-trémies de charbon vides de l'East Kootenay sont en direction est sur la subdivision Cranbrook du CP à Cokato, Colombie-Britannique. C'est le 12 novembre 2021; la locomotive 8066, un modèle AC4400CW construit par la General Electric en 1995, a été reconstruite en un modèle AC4400CWM. Kevin Dunk

'Every Child Matters' . Orange painted CP ES44AC 8757 is a nice tribute to Canada's National Day for Truth and Reconciliation honouring the lost children and survivors of Canadian residential schools. CP 8757 East is at the Second Avenue crossing in Kamloops, British Columbia on October 2, 2021. Russ Grycan.

L'unité ES44AC 8757 du CP à la livrée orange exhibant le logo « Every Child Matters » est un vif tribut à la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation honorant la mémoire des enfants survivants et décédés suite au système de Pensionnats pour Autochtones au Canada. Le 2 octobre 2021, le train 8757 Est du CP est au passage à niveau de la Second Avenue, à Kamloops (C.-B.). Russ Grycan





August 9, 2021 and the westbound *Rocky Mountaineer* is seen crossing the CN North Thompson River lift bridge near Kamloops Jct., British Columbia. A spectacular ride through the canyons of the Thompson and Fraser country awaits the lucky patrons on board. Russ Grycan

Le 9 août 2021, un convoi de Rocky Mountaineer en direction ouest est aperçu traversant le pont levant du CN au-dessus de la rivière North Thompson, près de Kamloops Jct (C.-B.). Un trajet spectaculaire à travers les canyons des régions de Thompson et de Fraser attend les heureux passagers à bord. Russ Grycan

CPR President Creel is certainly making the miles with the CPR business train! It is August 31, 2021 and CP 1401 West is headed for an 'employee information session' at Coquitlam, British Columbia. FP9A units 1401 and 4107 are unconventionally lashed up with F9B unit 1900 trailing because of the need for head end power in the 'B' unit to be marshalled next to the train. Russ Grycan

Le président Creel du CP parcourt certainement des centaines de kilomètres à bord du train d'affaires de la compagnie! C'est le 31 août 2021 et le convoi No 1401 Ouest du CP est en route vers une session d'information pour les employés à Coquitlam (C.-B.). Les unités FP9A 1401 et 4107 sont accouplées de manière inhabituelle devant l'unité FB9 1900 parce que les équipements d'alimentation électrique de service (AES, de l'anglais, Head End Power ou HEP) à bord de cette dernière doivent être reliés directement au train. Russ Grycan



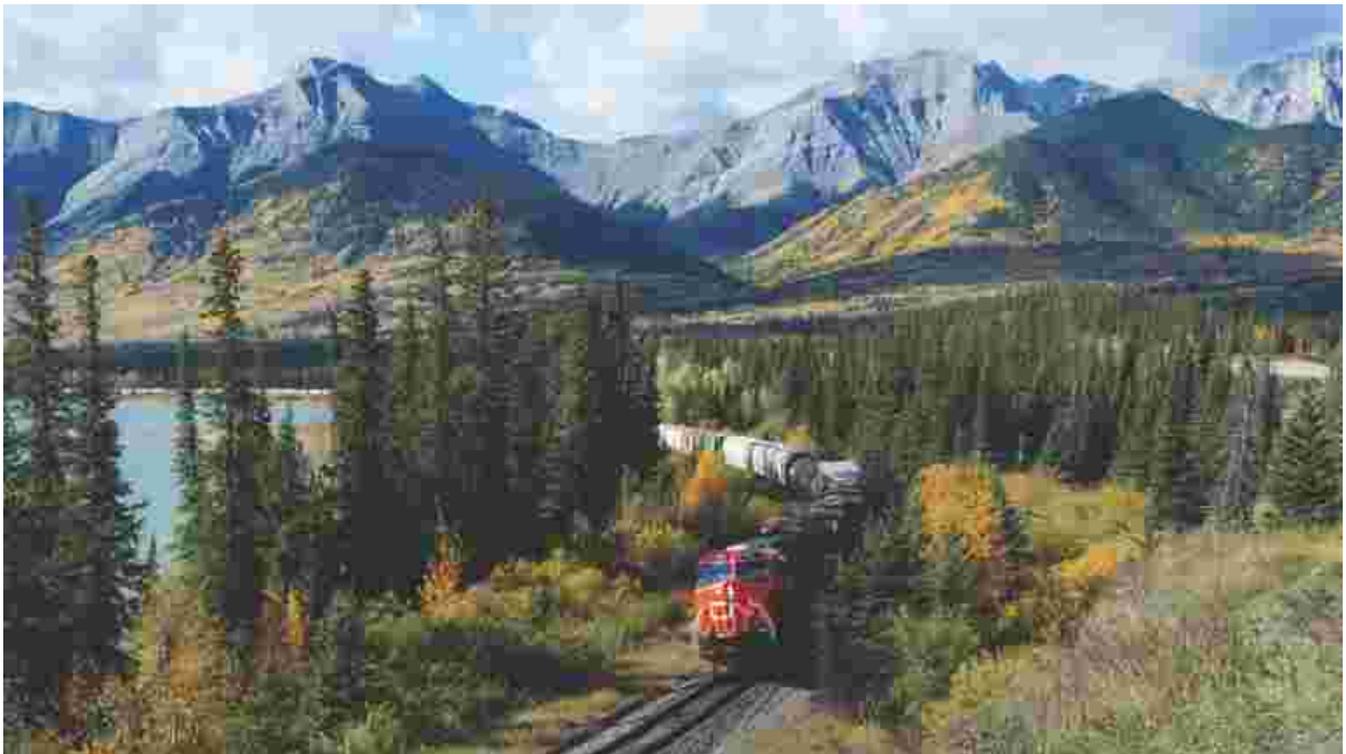


Richard Yaremko is still out there shooting! With autumn approaching, CN8896-2548-2573-5688-5733 are westbound with their train and are sitting out a three train meet at Dalehurst Alberta, on September 30, 2021. Richard Yaremko

Richard Yaremko est encore en train de photographier quelque part! L'automne approchant, les unités 8896, 2548, 2573, 5688 et 5733 du CN sont en direction ouest avec leur train et impliquées dans un croisement de trois trains à Dalehurst, Alberta, le 20 septembre 2021. Richard Yaremko

Fall colors abound as CN 3167-3832-2996 head eastbound with train 417 approaching Soloman Alberta, with Swan Landing in the background on October 1, 2021. Richard Yaremko

Les couleurs d'automne sont partout alors que les diesels 3167, 3832 et 2996 du CN se dirigent vers l'est avec le train No 417 s'approchant de Soloman, Alberta; Swan Landing est à l'arrière-plan. Richard Yaremko





Although this photo of CP transcontinental freight No 100 was taken near Campbell Creek, British Columbia, near mile 118 of the CPR Shuswap Subdivision. Perhaps this location should be named 'Grycan's Bluff'. Photographer Russ Grycan of Kamloops, BC has made many lovely images through the years at this spot about ten miles east of Kamloops. Orange painted CP 8757 honours Canada's National Day for Truth and Reconciliation. Russ Grycan

Même si cette photo du train de marchandises transcontinental No 100 du CP ait été prise près de Campbell Creek, Colombie-Britannique, aux environs de la borne milliaire 118 de la sub Shuswap de la compagnie, peut-être cet endroit devrait-il se nommer « la butte à Grycan ». Au fil des ans, le photographe Russ Grycan, de Kamloops (C.-B.), a pris beaucoup de merveilleuses photographies en ce lieu situé à environ seize kilomètres à l'est de Kamloops. L'unité 8757 peinte orange du CP commémore la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation. Russ Grycan

Continuing on the CPR business train theme, on September 22, 2021, noted Canadian author and photographer Raymond Farand caught CP Train 40B-22, The Royal Canadian Pacific, climbing eastbound up the Ross Creek coulee near Macson, Alberta just east of Medicine Hat. The 'RCP' has evolved into a delightful mix of heavyweight and streamlined passenger equipment and is a joy to behold in the second decade of the 21 century. Raymond S. Farand.

Le 22 septembre 2021, aussi en rapport avec le train d'affaires du CP, l'auteur canadien réputé Raymond Farand a photographié le train 40B-22 du CP, le « Royal Canadian Pacific », grimpant la pente en direction est vers le ravin de Ross Creek près de Macson, Alberta, tout juste à l'est de Medicine Hat. Le « RCP » a évolué en un plaisant mélange de voitures lourdes et carénées pour passagers et est une joie à apprécier au cours de la deuxième décennie du 21e siècle. Raymond S. Farand





Legends and the Legendary! Legendary Smiths Falls, Ontario photographer Robert 'Soo Line Bob' Heathorn made this lovely photo of CP 1401 West, the Keith Creel CPR business train westbound from Smiths Falls, Ontario at the Glenview crossing near mile 5 of the CP Belleville Subdivision. The date is October 7, 2021 but the grey and maroon painted diesels and their train is the stuff of a 1950s Canadian railway legend. Robert Heathorn

Les légendes et le légendaire! Robert « SOO Line Bob » Heathorn, le légendaire photographe de Smiths Falls, Ontario, a saisi cette belle image du train No 1401 Ouest du CP, le train d'affaires de Keith Creel, roulant vers l'ouest depuis Smith Falls, au passage à niveau de Glenview, près de la borne milliaire 5 de la sub Belleville de la compagnie. La date est le 7 octobre 2021, mais les diesels peints rouge foncé et gris et leur train appartient à la légende des chemins de fer canadiens des années 1950. Robert Heathorn

Not surprisingly , Montreal based Ken Goslett got in the act of shooting the CPR Creel business train when it visited the CPR 'East'. On October 7, 2021, CP 1401 West rides high over the west trestle at Eastman, Quebec on the recently acquired CP Sherbrooke Subdivision. Many photographers have shot trains on the Eastman trestles through the years including Canadian Rail Editor Emeritus, the late Sandy Worthen. Ken Goslett

Il n'est pas surprenant que le photographe montréalais Ken Goslett ait participé à la partie de photographie du train d'affaires de Creel lorsque ce dernier a parcouru « l'Est du CP ». Le 7 octobre 2021, le train No 1401 Ouest du CP roule bien haut sur le pont sur chevalets d'Eastman, Québec, sur la sub Sherbrooke récemment acquise par la compagnie. Plusieurs photographes ont capturé des images de trains sur le viaduc d'Eastman au cours des années, dont Sandy Worthen, le regretté éditeur émérite de Rail canadien. Ken Goslett





'Sudbury Skyline' is the photographer's title for this April 25, 2021 photo showing the dumping of molten slag. The motive power on the Vale Inco slag train is an ex CNW GP35 rebuilt to a GP38M-4 by MPI in Mexico back in 2001. Antonio Rocca.

« L'horizon de Sudbury » est la légende du photographe pour cette image prise le 25 avril 2021 montrant le déversement de scories en fusion. La force motrice de ce train de la Vale Inco est une GP35 ex-CNW reconstruite, au Mexique, en un modèle GP38M-4 par la MotivePower Inc. (MPI), en 2001. Antonio Rocca

Canadian commuter rail saw changes in 2021. Despite the pandemic, train services were extended on some lines such as GO deadhead equipment train 1716 leaving West Hamilton Harbour, Ontario station for Aldershot where it will become GO Train 1216 for Toronto and Oshawa at 1115 on August 3, 2021. Bryant Barbour.

Des changements sont survenus en 2021 dans le domaine des trains pour banlieusards canadiens. Malgré la pandémie, les services ferroviaires ont été prolongés sur certaines lignes dont celle du train No 1716 de GO quittant vide, à 11 h 15 le 3 août 2021, la gare West Hamilton Harbour pour celle d'Aldershot où il va devenir le train No 1216 de GO pour Toronto et Oshawa. Bryant Barbour





Toronto's Union Pearson Express continues to function providing a badly needed rail link between Pearson Airport and Toronto Union Station. Nippon Sharyo DMU's are near their terminal in Toronto in summer 2021 view by Jim Corbett.

L'Union Pearson Express de Toronto continue de fonctionner, procurant un lien fortement requis entre l'aéroport Pearson et la gare Union de cette ville. Les autorails diesel (Diesel Motorized Units ou DMUs, en anglais) de fabrication japonaise Nippon Sharyo s'approchent de leur terminus à Toronto au cours de l'été 2021 sur cette photo de Jim Corbett.

It is the first day of spring 2021 and CP 8015 South is train 252 dropping down grade from Willsboro's Red Rock region near Port Henry, New York. The former Delaware and Hudson Canadian Pacific main line remains a vital international rail link despite declining traffic volumes. Hugh Strobel

C'est la première journée du printemps 2021 et le No 8015 Sud du CP est le train No 252 descendant la pente à partir de la région Red Rock de Willsboro, près de Port Henry, New York. La ligne principale du Canadien Pacifique, autrefois celle du Delaware & Hudson, demeure un lien ferroviaire international essentiel malgré les diminutions de trafic. Hugh Strobel





An EXO meet on single track ! On May 28, 2021, EXO train 112's deadhead equipment is westbound for Hudson, Quebec as they meet EXO train 12 on the OCS portion of the former CPR M&O Subdivision. At the throttle of AMT 1358 is Samuel Duplantie, a third generation railroader in this territory preceded by his father Richard, his uncles Robert and Rejean and his grandfather who was a CPR Bridge and Building Master for the territory. Kevin Robinson

Un croisement exo sur voie simple! Le 28 mai 2021, le train exo No 112 vide roule en direction ouest vers Hudson, Québec, alors qu'il croise le train No 12 d'exo sur la portion de voie réservée à l'usage de la compagnie (On Company Service ou OCS, en anglais) de l'ancienne subdivision Montreal & Ottawa (M & O) du CP. Aux commandes de la locomotive 1358 de l'AMT se trouve Samuel Duplantie, un cheminot de troisième génération sur ce territoire, précédé par son père Richard, ses oncles Robert et Réjean et son grand-père qui fut le contremaître principal des ponts et structures du CPR sur ce même territoire. Kevin Robinson

Ken Goslett has shot the regular train of the Chemin de Fer Sartigan with two ex BCR M-420's, 2044 and 2047, acquired in April 2020 via the Ontario Southland Railway near Breakeyville, Quebec on July 14, 2021. Ken's photo recalls similar scenes on the BCR's northernmost branchlines around Fort St. John, BC in the early eighties. Ken Goslett.

Le 14 juillet 2021, près de Breakeyville, Québec, Ken Goslett a pris cette photo d'un train à l'indicateur du Chemin de fer Sartigan tracté par les 2044 et 2047, deux locomotives M-420 ex-BCR acquises, en avril 2020, de l'Ontario Southland Railway. La photo de Ken rappelle des scènes semblables sur les lignes secondaires du BCR aux environs de Fort St. John, en Colombie-Britannique. Ken Goslett





Bienvenue a Paul Trudel! On the former CPR St. Maurice Valley Subdivision, Paul found Quebec Gatineau Railway 801 South, Assignment 210 southbound from Shawinigan, Quebec to Trois-Rivières on July 5, 2021. The location is the St. Maurice River bridge at La Gabelle, about halfway between Shawinigan and Trois-Rivières. Paul Trudel

Bienvenue à Paul Trudel! Le long de l'ancienne sub St. Maurice Valley du CP, Paul a saisi cette image du train No 801 Sud du Québec-Gatineau, sur l'affectation 210 sud à partir de Shawinigan vers Trois-Rivières. L'endroit est le pont au-dessus de la rivière Saint-Maurice, à La Gabelle, environ moitié chemin entre Shawinigan et Trois-Rivières. Paul Trudel

'Steaming through the weeds!' A phrase coined by Goslett and Smail back in earlier times inspired by a Philip R. Hastings photograph in an old Trains Magazine of a shortline steam locomotive ambling down weed infested trackage. In this case, Ken's photo shows the Quebec Gatineau Railway (QGRY) Lachute Subdivision turn job in a modern version of the Hastings photo in August 2021. Ken Goslett

« Roulant à travers les broussailles! », une phrase forgée par Goslett et Smail, il y a longtemps, et inspirée par une photographie de Philip R. Hastings dans le magazine Trains montrant une locomotive de ligne secondaire circulant sur une voie infestée de mauvaises herbes. Dans ce cas-ci, la photo de Ken illustre un aller-retour sur la sub de Lachute du Québec-Gatineau sur une version moderne de la photo de Hastings prise en août 2021.





'Goslett in the Gaspé' . On Friday, October 1, 2021, Ken Goslett and daughter Beth visited Quebec's Gaspé region and found the SFG's Matapédia turn, resulting in some great photos. In the first view, Société de Chemin de Fer Gaspésie (SFG) RS-18 1856 sports an SP 'Black Widow' style paint scheme near the CN interchange at Matapédia, Quebec.

The 'money shot' is this image which shows the turn job eastbound for New Richmond, Quebec as seen from the bridge linking Pointe à la Croix with Campbellton, New Brunswick. All three, Ken Goslett

« Goslett en Gaspésie ». Le vendredi 1er octobre 2021, Ken Goslett et sa fille Beth ont visité la région de Gaspé du Québec et aperçu l'aller-retour de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SFG) avec, comme résultats, plusieurs superbes photos. Sur la première, la 1856, une RS-18 de la SFG exhibant une livrée style « veuve noire », est près du point de correspondance avec le CN à Matapédia.

Le « clou » du groupe est cette photo qui montre l'aller-retour en direction est vers New Richmond, tel que vu à partir du pont reliant Pointe-à-la-Croix à Campbellton, au Nouveau-Brunswick. Ken Goslett





Droning with Goslett! The use of drones has brought a whole new perspective to railway photography. Many railfans such as the late James A. 'Jim' Brown, Frank Jolin and Ken Goslett haven taken the art of railway photography to new heights, literally! On September 7, 2021, the drone perspective has made a bland photo of CP 112 near De Beaujeu, Quebec into a fantastic, panoramic vista showing the flatlands left as the Champlain Sea receded aeons ago. Ken Goslett.

Du drone avec Goslett! L'utilisation de drones a apporté une toute nouvelle perspective à la photographie ferroviaire. Plusieurs passionnés des trains, comme le regretté James A. « Jim » Brown, Frank Jolin et Ken Goslett, ont littéralement amené l'art de la photographie ferroviaire à de nouvelles hauteurs! Le 7 septembre 2021, près de De Beaujeu, Québec, le point de vue du drone a transformé cette photo bien ordinaire du train No 112 du CP en celle d'un fantastique panorama des terres plates laissées à la suite du retrait de la mer de Champlain, il y a des milliers d'années. Ken Goslett

CN 327, with CSX power leading rounds the connector at Coteau, Quebec on August 12, 2021. CN trains 326 and 327 are the remnants of the Montreal to New York State freight service provided by the former New York Central Railroad in Quebec. Ken Goslett

Le train No 327 du CN avec une locomotive de la CSX à sa tête est sur une courbe de la voie de raccordement à Coteau, Québec, le 12 août 2021. Les trains Nos 326 et 327 sont ce qui reste du service de marchandises fourni par le New York Central disparu entre Montréal, Québec, et l'état de New York. Ken Goslett





Old friend Gerry Gaugl has been out shooting! On September 3, 2021, Gerry caught a CPR work train powered by two ex CM&Q SD-40-2F's at Smiths Falls, Ontario. CP 402883 is a Jordan Spreader used for ditching, bank widening and snow removal along the railway. Gerry Gaugl

Mon vieil ami Gerry Gaugl est sorti prendre des photos! Le 3 septembre 2021, à Smiths Falls, Ontario, Gerry a photographié un train d'entretien de la voie du CP mu par deux diesels SD40-2F ex-CM & Q. La pièce d'équipement 402883 du CP est une épandeur Jordan utilisée pour creuser des fossés, élargir l'assise de la voie et déblayer la neige le long de celle-ci. Gerry Gaugl

On September 3, 2021, Via Rail Canada F40PH-3 6409 is in the lead highballing through Jasper, Ontario on the former CPR Brockville Subdivision. A close look reveals that 6409's train is a 'J' train (two separate trains coupled), VIA trains 64 and 42 combined so that No 64 can detour around a derailment on the CN Kingston Subdivision east of Brockville, Ontario. Gerry Gaugl

Le 3 septembre 2021, la 6409, une F40PH-3 de VIA Rail Canada, est à la tête d'un train traversant à toute vitesse la région de Jasper, Ontario, sur l'ancienne sub Brockville du CP. Un regard attentif révèle qu'il s'agit d'un train « J » (deux trains distincts accouplés l'un à l'autre), soit les trains Nos 64 et 42, de façon à ce que le train No 64 puisse contourner un déraillement à l'est de Brockville, sur la sub Kingston du CN. Gerry Gaugl





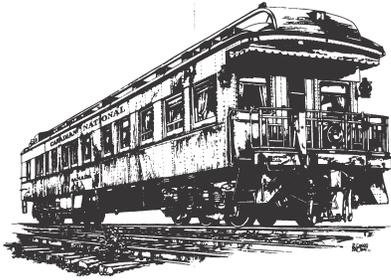
Via Rail Canada P42DC 905 has paused at Coteau, Quebec with train 34 from Ottawa on June 29,2021 looking 'bedraggled and bug spattered' as the photographer says. Four LRC coaches trail the aging 905. Ken Goslett

La 905, une P42DC de VIA Rail Canada, a fait un arrêt à Coteau, Québec, avec le train No 34 en provenance d'Ottawa le 29 juin 2021; elle est « sale et éclaboussée d'insectes » au dire du photographe. Quatre voitures-coaches LRC sont à la suite de la 905 vieillissante. Ken Goslett

Ending this mini-series on the venerable Via Rail Canada P42DC's, is a sunset shot of train 59 near mile 33.62 of the VIA Smiths Falls Subdivision. Note that No 59's consist includes four Budd HEP-2 coaches all built before 1950 and likely candidates for retirement once the Siemens Charger trainsets enter corridor service for Via Rail Canada. Gerry Gaugl.

Concluant cette minisérie sur les vénérables P42DC de VIA Rail Canada, une photo du train No 59 faite à la tombée du jour près du point milliaire 33.62 de la sub Smiths Falls de VIA Rail Canada. Notez que le train comprend quatre voitures de fabrication BUDD et désignées HEP2 par VIA devant être alimentées en courant électrique par la locomotive; ces voitures ont toutes été construites avant 1950 et sont vraisemblablement des candidates à être remplacées une fois que les rames Siemens Charger seront entrées en service corridor de la compagnie. Gerry Gaugl





Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

Mail Received / courrier reçu

Don Whiting of Iroquois, Ontario writes in part:

I really enjoyed your story on the Montreal Blue Bonnets Raceway in the September-October issue. It brought back memories of travelling the route 17 streetcar to Cartierville and Belmont Park. I always enjoyed going over the trestle above the CPR tracks. From my archives, I have attached a copy of the plan of the CPR Jockey Club Siding dated June 1, 1914. I don't know if you have seen this plan.

I sure miss getting to Exporail, but with Covid we are not travelling too far. Hoping 2022 will be a better year.

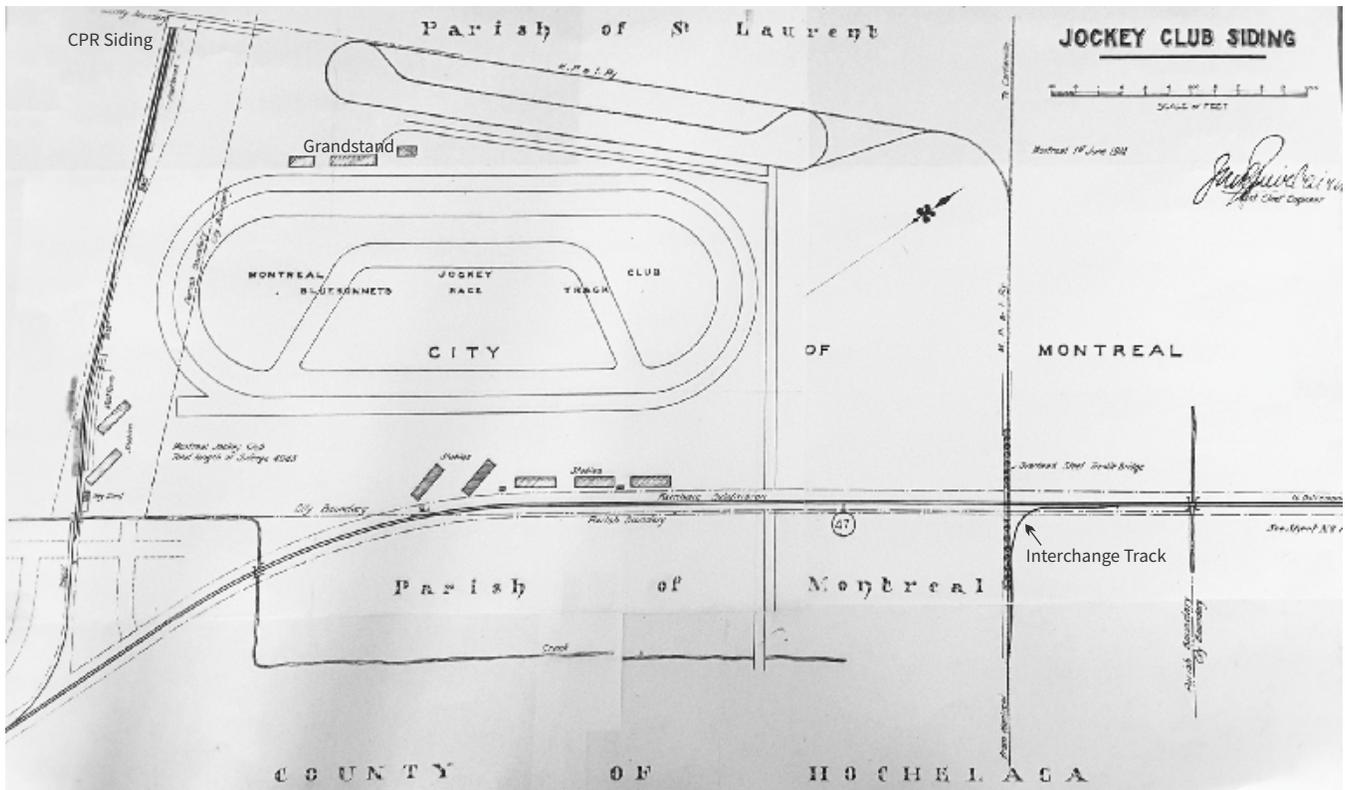
A few corrections to the aforementioned Blue Bonnets article from sharp eyed readers:

On page 278 - The Grand Trunk Railway between Montreal and Toronto opened in 1856 (not 1847) destroying the race track in Lachine.

On page 297 - 'Very quietly the trams left Blue Bonnets for the last time in 1958 (not 1957)'. The photo caption, bottom of page 296 is correct, it was taken on April 18, 1958.

Canadian Pacific Railway plan of the Jockey Club Siding at Blue Bonnets Racetrack in Montreal. The siding branches off the Adirondack Subdivision in a north westerly direction terminating at a two-track platform west of the grandstand. Note the interchange between the Montreal Park & Island Railway (electric) and the CPR in the lower right corner. Don Whiting collection

Vue de plan de l'embranchement Jockey Club du Canadien Pacifique à la piste de course Blue Bonnets, à Montréal. La voie se sépare de celle de la subdivision Adirondack en direction nord-ouest et se termine à un quai pour deux voies à l'ouest de l'estrade principale. Notez le point de correspondance entre le Montreal Park & Island (électrifié) et le CPR au bas, à droite. Collection de Don Whiting



David Bingham of our Niagara Falls Division writes:

As a CRHA member, I enjoy receiving Canadian Rail, seeing the photos, and reading the articles, especially those related to Canadian railway history. The November-December 2021 issue is great. I would like to point out a correction to the commentary that accompanies the fine illustration of CN 5702 at Bronte, Ontario, on Page 343. Bronte is located between Oakville and Burlington on CN's Oakville Subdivision, so it is within what is now called the Greater Toronto Area (GTA), and as such is in southern Ontario. The station in the illustration is unfortunately gone but Bronte is now a station stop on Metrolinx's Lakeshore West GO commuter service between Toronto's Union Station and Aldershot/Hamilton.

Douglas Smith writes:

There is a mistake in the map on Page 326 of the November-December issue. The Brockville & Ottawa (B&O) never built the direct Perth-Carleton Placeline shown on the map, though such a line was talked of. Carleton Place was a particular advocate as it feared that it would lose the B&O division point facilities and shop complex that were located there to rival Smiths Falls if the short line to Montreal were built. From the perspective of the CPR managers, however, it made more sense to build the Ontario & Quebec (O&Q) line from Smiths Falls to Montreal. This provided a much shorter route for traffic moving from Toronto and southern Ontario points to Montreal and points east.

The fears of Carleton Place were slowly realized. Smiths Falls did become division point and the facilities at Carleton Place were eventually closed in the twentieth century. The shop complex at Carleton Place included many beautiful stone buildings. Today, even though there no longer are any railway lines to that community, the buildings have survived, being repurposed by the Canadian Co-operative Wool Growers.

Peter Dawes writes:

I am a long time CRHA member and subscriber to Canadian Rail.

I'm writing with regard to the CN dinner menu that appeared in Lorne Perry's article. Has anyone tried to date this menu, based on the autographs of the Montreal Canadiens?

I am a lifelong Habs fan, who saw the team play all the time on TV and occasionally live at the old Forum. (I know: they just lost their 10th in a row this season for the first time since 1926, but we do have our memories of past glories!)

I've checked my copy of Claude Mouton's The Montreal Canadiens (p. 177), and can say (I think!)

that the menu was signed during 1961-62 season. This is based on one signature, by defenceman Al McNeil, who played only that season for the Habs. The menu also was signed by Lou Fontinato, another defenceman, who was acquired during the 1961 off-season from the Rangers.

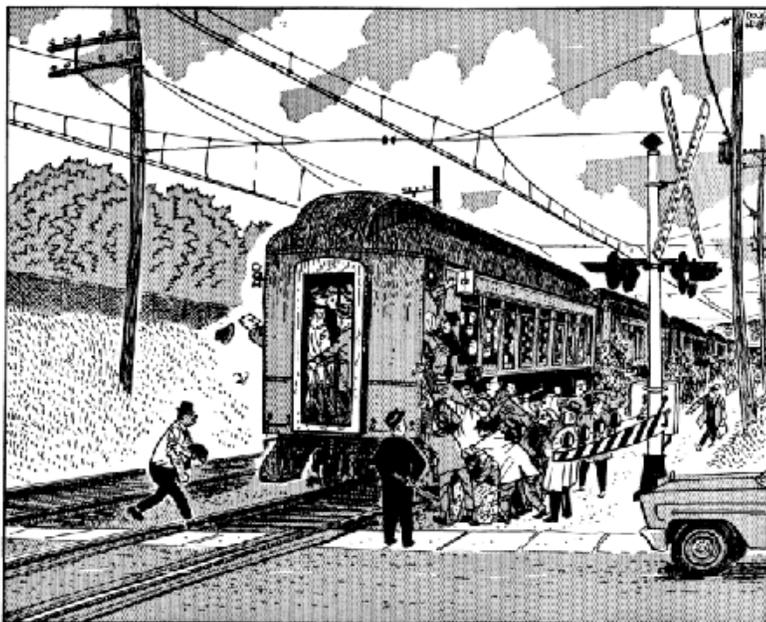
However, to confuse things, it is also signed by goalie Charlie Hodge, who remained Habs property but played the 1961-62 season in the AHL for the Quebec Aces. (No indication that he played any games for the big team during that season, but perhaps he was a call-up and accompanied the team on this trip, but didn't play.) Any thoughts?

The menu is not dated on any of its four pages, but a clue would be the model year of the Chevrolet in the Tilden ad on page 4 which we didn't print in the November – December issue.



David Henderson of Scarborough writes:

1966

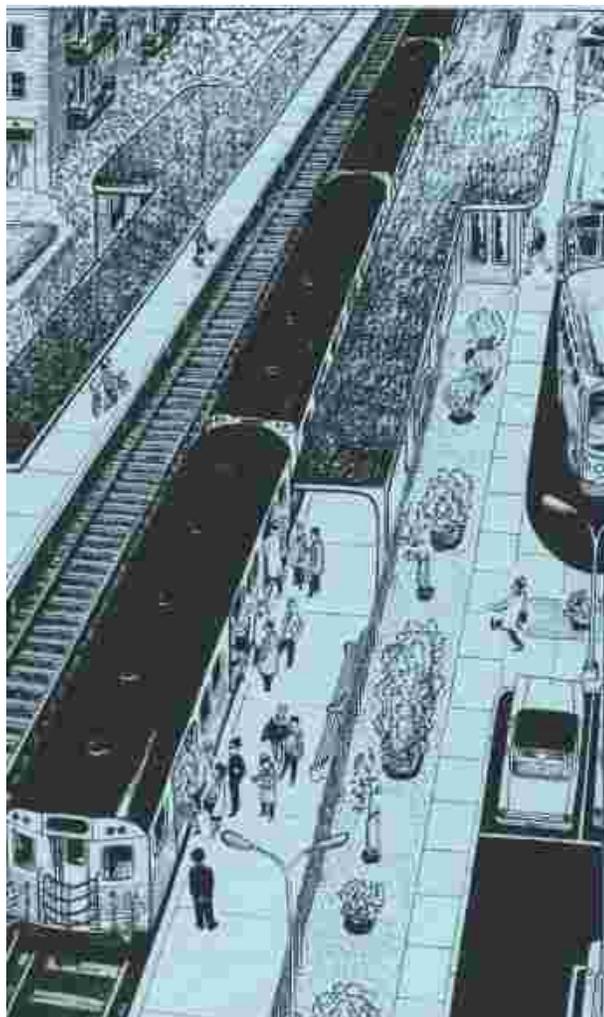


Doug Wright - Montreal Star

In the mid 1960s, CN operated its Montreal commuter train service with antiquated box-cabs and heavyweight cars through the Mount Royal Tunnel. Faced with burgeoning demand (as satirized by Montreal Star staff cartoonist Doug Wright) and with no funds to modernize the money-losing service, it placed this announcement (or question) on the seats for commuters to read.

This question was partially answered in 1997 when the AMT (predecessor to EXO) recommenced commuter train operation through the Mount Royal Tunnel after a major infrastructure upgrade with new rolling stock. In 2014 service to Montreal North and Mascouche, a north-east suburb, commenced. It took almost sixty years for this question to be fully answered by the building of the Réseau express métropolitain (REM), a rapid transit network as described in the flyer. Doug Wright, who produced the image on the CN announcement, was a master artist of railroad cartoons. He obviously drew on the look of Toronto's subway cars for his mid 1960s rendition of a possible Montreal rapid transit train.

David Henderson collection



When?

The Tunnel line will soon reach saturation at peak period. A completely different transportation technique is required to accommodate the "commuter explosion": Rapid Transit.

What magic does Rapid Transit have that will permit it to give a service that a railway operation cannot?

There is no magic involved: Rapid Transit is designed for mass movement of passengers in metropolitan areas.

It utilises modern lightweight cars, with multiple side doors and such terminal facilities as elevated platforms and special fare collection systems to permit rapid flow of passengers. Furthermore, specialized signal, power and braking system allow trains to run at 90 second intervals if necessary, with fast and frequent starts and stops.

Rapid Transit offers speedy, comfortable and convenient transportation and can be developed to carry 40,000 or more passengers per hour, four times as many as existing railway commuter trains.

Wonderful, isn't it? When will it be done?

A start has already been made: CN has offered the use of the Tunnel line to the several municipalities affected and they have shown interest in undertaking the project. They recognize that Rapid Transit is an urban service comparable to traffic arteries and streets, and that it must be an integral part of metropolitan transportation, including a system of feeder bus lines, with coordinated schedules and fares.

For the Community, Rapid Transit offers advantages in the form of accelerated growth, both residential and commercial and in the form of reduced pressure for more roads, expressways and parking facilities.

CN will continue to offer commuter service to the limit of its capacity while the Rapid Transit project takes shape.





Canadian Northern 125th celebrations in Manitoba

The Canadian Northern Society and the Dauphin Rail Museum both had events to mark the 125th anniversary celebration of the first train over the Lake Manitoba Railway & Canal Company's line on December 15, 1896. William Mackenzie and Donald Mann built the line, largely with subsidies from the provincial government, to open up the land between Gladstone and Dauphin to settlement. It was the first line the partners built and owned and formed the basis for their Canadian Northern Railway (CNoR).

The Dauphin Rail Museum kicked off the celebrations in September, and continued with an event on November 8, 2021 that commemorated the arrival of the construction crews with rail and ties into the Dauphin townsite. A ribbon cutting ceremony was held across the CN tracks in Dauphin with City and CN officials, the local MP and MLA, and the Dauphin Museum staff.

On December 14th, celebrations continued this time commemorating the arrival of the first Lake Manitoba Railway & Canal Company's train. Celebrants boarded VIA Rail Canada's passenger train bound for Churchill at Ochre River for a short ride into Dauphin. There they were greeted by townspeople appropriately dressed in vintage costume.

The final event was held the next day with a ceremony at the Alberta Midland Railway Terminal. Northern Plains Railroad SD-40-2 diesel locomotive 5643

was adorned for the occasion with commemorative decals celebrating the CNoR and the Lake Manitoba Railway & Canal Company. It was -20 C when the locomotive inched forward to break through a commemorative banner.

This event also marked the grand opening of the Alberta Midland Railway Terminal's new headquarters building near Lamont, Alberta with yet another ribbon cutting ceremony. (Canora Chronicle - Canadian Northern Society)

Home sought for Fairbanks-Morse diesels

The Locomotive & Railway Historical Society of Western Canada holds three rare and historically important Fairbanks-Morse diesels currently stored at the closed Mazeppa gas plant near Calgary. The gas-plant will



Jason Paul Sailer

be dismantled this summer and they must find a home for some (or all) of the three units if they are to be preserved. The Society is at the point where serious discussion is required and a timely realistic solution found if possible.

1) ex-Canadian Pacific 8554, Fairbanks-Morse H16-44 Diesel No. 8554 (still configured as long hood forward) was acquired from CPR's Historical Collection in 1992. The only other such units are a complete example and a hulk, both in Mexico. It was intended to head a representative prairie way freight train at the failed High River Historical Railway exhibit adjacent to the Museum of the Highwood in High River, Alberta. It has since been stored at various locations in Calgary. Exterior components are stored and will be made available.



R&LHS

2) ex-Canadian Pacific 4455 and 4456, Fairbanks-Morse CPB 16-4 'B' unit Diesels: Preserving of a diesel 'A' unit without an accompanying 'B' unit to provide visual or aesthetic balance can be compared to preserving a steam locomotive without its fuel tender. Two ex-CPR F-M C-Line 'A' units have been preserved (the only examples in North America). That motivated the Society's preservation of two ex-CPR C-Line 'B' units, the only survivors of this type in North America, in 1989. They were literally rescued from BC Rail's scrap line in Squamish British Columbia. In recent months there has appeared some preliminary appreciation of the merit of their possible cosmetic restoration for unification with the two surviving 'A' units in Ottawa (4065) and Nelson BC (4104).

Inquires should be made with Jim Lanigan, President of the society at 403-265-9227.

Watco acquires the CN owned former Algoma Central Railway

Watco Companies LLC has acquired the former CN owned Algoma Central Railway (ACR) between Sault St. Marie and Oba, Ontario according to company CEO Dan Smith. The name Dan Smith may sound familiar to Major League Baseball enthusiasts; yes it is the same Dan Smith who pitched for the Montreal Expos and Boston Red Sox.

Watco will operate the new railway as the Agawa Canyon Railroad, this name being a merger of the brand



names Algoma Central Railway and Agawa Canyon Tour. The Agawa Canyon Railroad was granted a Transport Canada operating certificate in November 2021 to haul freight. Watco has made statements that it will operate the popular Agawa Canyon Tour train, but it is too early for details of the start up.

This is the first Canadian operation for Watco. It will have 27 employees and the motive power will apparently include six SD40s and a pair of GP40-3s. Although nothing has been announced or confirmed, the motive power will be maintained at former Algoma Central engine facilities, and the new 'ACR' will operate freight trains north from the Soo to CN's Oba yard. It is thought CN will continue to operate a weekly (or more often if required) way freight between Oba and Hearst.

There is no indication so far that Agawa Central will be given running rights by CN from Oba to Hearst, but AC might be interested in applying for same to allow interchange with the ONR. CN apparently is maintaining ownership of the Oba- Hearst line as a detour route for transcontinental freight traffic. When First Nations blocked CN's Kingston Subdivision near Napanee, Ontario, this detour route - running from Oba through Hearst-Cochrane-Swastika-Noranda-Senneterre-Hervey - accommodated a fair number of CN trains between Montreal and Winnipeg. (Northern Ontario Business via John D Thompson)

COMMUNICATIONS



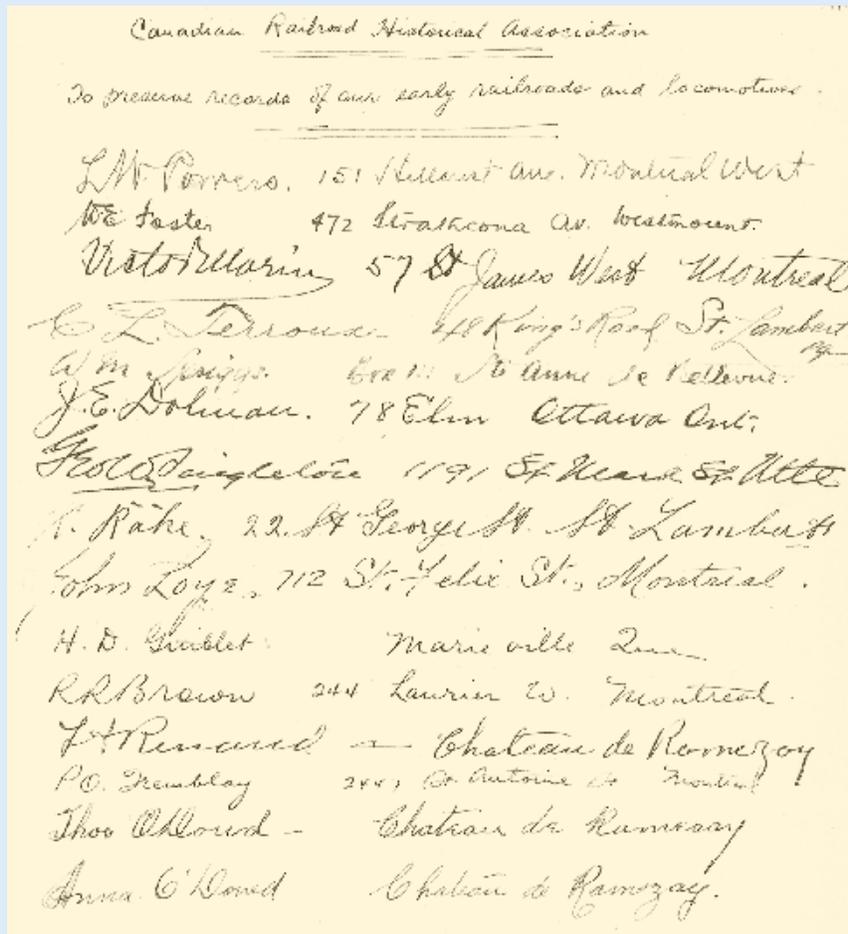
Version française : Lorence Toutant

In 1932 fifteen people (Anglophones, Francophones, male and female) met at Montreal's Le Château de Ramesay Museum and signed up to form the Canadian Railroad Historical Association. Its mission, as inscribed on the top of the sheet, is to "To preserve records of our early railroads and locomotives". We have come a long way from these humble beginnings.

Thanks to the countless number of volunteers over the last ninety years, and professional staff over the past 50 plus years we continue to carry out the mandate of our founders. Through the printed word of Canadian Rail and various publications, Exporail - a world-class railway museum, a major accredited railway archive and several Divisions across Canada - indeed we are true to our mission.

The CRHA was founded in 1932 to assemble a group of interested members who over the next four years would help make plans to celebrate the Centennial Anniversary of Canada's first Railroad the Champlain and St. Lawrence, which commenced operations on July 21, 1836.

The young CRHA worked with the CNR to organize the commemorative celebration which took place on



CRHA / ACHF Exporail Archives

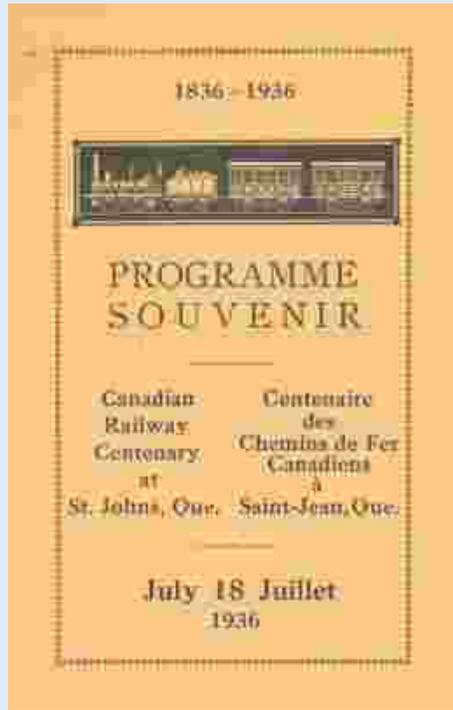
En 1932, quinze personnes (anglophones, francophones, hommes et femmes) se réunissent au Musée du Château de Ramezay, à Montréal, et signent ensemble la formation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire. Sa mission, telle qu'elle est inscrite en haut de la feuille, est « de préserver les archives de nos premiers chemins de fer et locomotives ». Nous avons parcouru un long chemin depuis ces humbles débuts.

Grâce au nombre incalculable de bénévoles au cours des quatre-vingt-dix dernières années et au personnel

professionnel au cours des cinquante dernières années et plus, nous continuons à remplir le mandat de nos fondateurs. Nous sommes effectivement fidèles à notre mission par l'entremise de Canadian Rail / Rail canadien, de diverses publications, d'Exporail (un musée ferroviaire de classe mondiale), d'un important centre d'archives ferroviaires agréé et de plusieurs Divisions à travers le Canada.

L'ACHF fut fondée en 1932 pour réunir un groupe de membres passionnés qui, au cours des quatre années suivantes, allaient aider à planifier les célébrations du centenaire du premier chemin de fer du Canada, le Champlain and St. Lawrence, qui avait débuté ses opérations le 21 juillet 1836.

Saturday, July 18 and 19, 1936. Celebrations included the building of a wooden replica of the Dorchester (C&SL's first locomotive), an excursion train hauled by then brand new 4-8-4 6400 from Montreal to St. Jean, Quebec via a stop at a memorial cairn in Saint-Lambert, and of course a ceremony in St. Jean, southern terminus of the original line. The event was advertised and open to the public, fare for the day was \$.50 Celebrations continued on Sunday where a cairn was unveiled at Laprairie, (on the south shore of Montreal) the northern terminus of the line.



CRHA / ACHF Exporail Archives – Archives CRHA / ACHF Exporail

La toute jeune ACHF collabora avec le CN pour organiser la célébration commémorative qui débuta le samedi 18 juillet 1936. Les célébrations comprirent la construction d'une réplique en bois de la « Dorchester » (première locomotive du C&SL), un train d'excursion tiré par la toute nouvelle locomotive de type 4-8-4 numérotée 6400 du Canadien National entre Montréal et Saint-Jean, au Québec, avec un arrêt à un cairn commémoratif à Saint-Lambert et, bien sûr, une cérémonie à Saint-Jean, terminus sud de la ligne originale du C&SL. L'événement fut annoncé et ouvert au public, le tarif pour la journée étant de 50 cents. Les célébrations se sont poursuivies le lendemain où un cairn a été dévoilé à Laprairie, sur la rive sud de Montréal, le terminus nord de la ligne.



On July 11, 1836, Canada's first steam train was operated between LAPRAIRIE and ST. JOHNS, Que., over the Champlain and St. Lawrence Railway, the first 11 mile link in the chain of railways which now comprise the Canadian National System.

You are invited to join in the RAILWAY CENTENARY CELEBRATIONS at ST. LAMBERT and ST. JOHNS, Que. Saturday, July 18th, 1936

50c Round trip Montreal to St. John's, going by "Centenary" special train, and valid for return until Monday, July 20th. (Children 1/2 and under 1/3 adult fare.)

GOING:

Dep. MONTREAL	1:00 p.m.
St. Lambert station	1:05 p.m.
St. John's	1:15 p.m.
St. Charles	1:20 p.m.
St. John's	1:30 p.m.
St. John's	1:40 p.m.
St. John's	1:50 p.m.
St. John's	2:00 p.m.
St. John's	2:10 p.m.
St. John's	2:20 p.m.
St. John's	2:30 p.m.
St. John's	2:40 p.m.
St. John's	2:50 p.m.

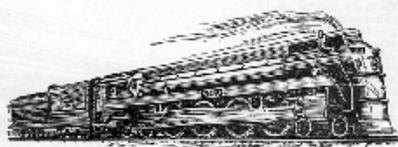
RETURNING:

Dep. St. John's	3:00 p.m.
St. Lambert	3:10 p.m.
St. Charles	3:20 p.m.
St. John's	3:30 p.m.
St. John's	3:40 p.m.
St. John's	3:50 p.m.
St. John's	4:00 p.m.
St. John's	4:10 p.m.
St. John's	4:20 p.m.
St. John's	4:30 p.m.
St. John's	4:40 p.m.
St. John's	4:50 p.m.
St. John's	5:00 p.m.
St. John's	5:10 p.m.
St. John's	5:20 p.m.
St. John's	5:30 p.m.
St. John's	5:40 p.m.
St. John's	5:50 p.m.
St. John's	6:00 p.m.
St. John's	6:10 p.m.
St. John's	6:20 p.m.
St. John's	6:30 p.m.
St. John's	6:40 p.m.
St. John's	6:50 p.m.
St. John's	7:00 p.m.
St. John's	7:10 p.m.
St. John's	7:20 p.m.
St. John's	7:30 p.m.
St. John's	7:40 p.m.
St. John's	7:50 p.m.
St. John's	8:00 p.m.
St. John's	8:10 p.m.
St. John's	8:20 p.m.
St. John's	8:30 p.m.
St. John's	8:40 p.m.
St. John's	8:50 p.m.
St. John's	9:00 p.m.
St. John's	9:10 p.m.
St. John's	9:20 p.m.
St. John's	9:30 p.m.
St. John's	9:40 p.m.
St. John's	9:50 p.m.
St. John's	10:00 p.m.

PROGRAMME

- 1:00 p.m. Departure of Centenary Special Train from Riverside Station.
- 1:15 p.m. Arrival at St. Lambert. Travelling at 10 mph (speed of the first train) in commemoration of the centenary of the railway.
- 1:30 p.m. Departure of Special Train.
- 1:40 p.m. Arrival at St. John's.
- 1:50 p.m. Commencement of Centenary Celebration at St. John's. The Centenary of the railway will be celebrated in St. John's, Que., by the erection of a monument to the railway, and the unveiling of a cairn to the memory of the first train.
- 2:00 p.m. Departure of Centenary Special Train for Montreal.
- 2:10 p.m. Arrival at St. Lambert.
- 2:20 p.m. Departure of Centenary Special Train for Montreal.
- 2:30 p.m. Arrival at Montreal.

"Centenary" Special train will be drawn by C. N. R. "6400" Canada's first streamlined locomotive, and will include full sized replica of the "DORCHESTER", Canada's first steam locomotive.



SEE SEPARATE DODGER FOR CELEBRATION AT LAPRAIRIE, SUNDAY, JULY 19th.
CANADIAN NATIONAL
1936 AD 51820



Le 21 juillet 1836 le premier train à vapeur au Canada fit la course LAPRAIRIE-ST-JEAN, Qué., sur les rails du "Champlain and St. Lawrence Railroad", c'est-à-dire, sur les premiers six mille du réseau qui s'appelle aujourd'hui le Canadien National.

Vous êtes invité à participer à la CÉLÉBRATION DU CENTENAIRE DES CHEMINS DE FER à SAINT-LAMBERT et SAINT-JEAN, Qué. le samedi, 18 juillet 1936

50c Aller et retour, sur le train spécial de centenaire, du Montréal à Saint-Jean, retour jusqu'au lundi 20 juillet. (Enfants de 3 ans et sous-ans de 1/2 ans, demi-tarif.)

ALLER:

Dep. MONTRÉAL	1:00 p.m.
St. Lambert	1:05 p.m.
St. Charles	1:15 p.m.
St. John's	1:20 p.m.
St. John's	1:30 p.m.
St. John's	1:40 p.m.
St. John's	1:50 p.m.
St. John's	2:00 p.m.
St. John's	2:10 p.m.
St. John's	2:20 p.m.
St. John's	2:30 p.m.
St. John's	2:40 p.m.
St. John's	2:50 p.m.

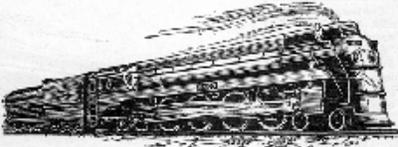
RETOUR:

Dep. Saint-Jean	3:00 p.m.
St. Lambert	3:10 p.m.
St. Charles	3:20 p.m.
St. John's	3:30 p.m.
St. John's	3:40 p.m.
St. John's	3:50 p.m.
St. John's	4:00 p.m.
St. John's	4:10 p.m.
St. John's	4:20 p.m.
St. John's	4:30 p.m.
St. John's	4:40 p.m.
St. John's	4:50 p.m.
St. John's	5:00 p.m.
St. John's	5:10 p.m.
St. John's	5:20 p.m.
St. John's	5:30 p.m.
St. John's	5:40 p.m.
St. John's	5:50 p.m.
St. John's	6:00 p.m.
St. John's	6:10 p.m.
St. John's	6:20 p.m.
St. John's	6:30 p.m.
St. John's	6:40 p.m.
St. John's	6:50 p.m.
St. John's	7:00 p.m.
St. John's	7:10 p.m.
St. John's	7:20 p.m.
St. John's	7:30 p.m.
St. John's	7:40 p.m.
St. John's	7:50 p.m.
St. John's	8:00 p.m.
St. John's	8:10 p.m.
St. John's	8:20 p.m.
St. John's	8:30 p.m.
St. John's	8:40 p.m.
St. John's	8:50 p.m.
St. John's	9:00 p.m.

PROGRAMME

- 1:00 p.m. Départ du train spécial de centenaire de la Gare Bonaventure.
- 1:15 p.m. Arrivée à St. Lambert. Décollage à 10 mph (vitesse de la première locomotive) en commémoration du centenaire de la voie ferrée.
- 1:30 p.m. Départ du train spécial.
- 1:40 p.m. Arrivée à St. John's.
- 1:50 p.m. Commencement de la célébration du centenaire de la voie ferrée à St. John's. Le centenaire de la voie ferrée sera célébré à St. John's, Qué., par l'érection d'un monument à la voie ferrée, et la dévoilure d'un cairn en mémoire de la première locomotive.
- 2:00 p.m. Départ du train spécial pour Montréal.
- 2:10 p.m. Arrivée à St. Lambert.
- 2:20 p.m. Départ du train spécial pour Montréal.
- 2:30 p.m. Arrivée à Montréal.

Le train spécial du centenaire sera tiré par la nouvelle locomotive aérodynamique du C. N. R. série "6400" et transportera une réplique grandeur nature de la première locomotive au Canada, la "DORCHESTER".



Voir une autre circulaire pour la CÉLÉBRATION à LAPRAIRIE, DIMANCHE, 19 juillet.
CANADIEN NATIONAL
1936 OTHER SIDE

President's Report

I am sure most of you have seen our appeals for money to carry out restoration work on vehicles in our collection. The response has been great, and by the time you read this we will have met our target of \$180,000, which will allow us to cosmetically restore three pieces - the interior of the *Sibley Park* dome-observation car, CN 4-8-4 N° 6153, and a third piece to be decided by a vote amongst people who donated to the campaign. Restoration is expensive, but it's part of why the CRHA exists, to preserve our railway heritage for the future.

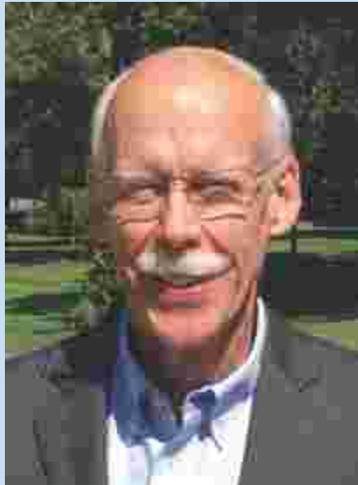
Making this heritage meaningful to younger generations is also very important to us, and we have some other projects in various stages of study that aim to popularize our passion.

At Exporail, we have three operational streetcars to run on our one-kilometre loop, but only one of them is enclosed and suitable to run in inclement weather. A task group is now looking at adding another enclosed streetcar, and other improvements to the tramway attraction, such as proper shelters at stops and murals on the building walls evoking history.

There is another group of volunteers studying the feasibility of building or acquiring passenger cars for the John Molson steam locomotive to pull. These would be of a 19th Century design to evoke the early ages of steam railways. Rides and demonstrations at Exporail like the streetcar and operating locomotives bring history alive, and are extremely popular.

The major project in the works is a renewal and expansion of our buildings to house the growing collection and show it off to greater effect. We've hired consultants to evaluate our needs and capacity to finance this growth, and they should be reporting to us shortly. This will be a multi-million-dollar effort, and will take several years to bring to a reality. We are going to need support from all levels of government to do this, and we will also be fundraising from corporations and individuals.

And our planning committee has begun a new strategic planning cycle to come up with even more ideas to make the CRHA's and Exporail's mission of preserving and presenting Canada's railway heritage relevant and fun. It's an exciting time, with lots going on. You can be proud of the work your Association is doing.



Robbie Robinson

Rapport du Président

Je suis sûr que la plupart d'entre vous ont vu nos appels de fonds pour effectuer des travaux de restauration sur des véhicules de notre collection. La réponse a été formidable et, au moment où vous lirez ces lignes, nous aurons atteint notre objectif de 180 000 \$, ce qui nous permettra de restaurer trois pièces - l'intérieur de la voiture d'observation à dôme Sibley Park, la 4-8-4 No 6153 du CN et une troisième pièce qui sera déterminée par un vote parmi les personnes qui ont fait des dons à la campagne. La restauration est coûteuse, mais elle fait partie de la raison d'être de l'ACHF qui est de préserver notre patrimoine ferroviaire pour l'avenir.

Rendre ce patrimoine significatif pour les jeunes générations est également très important pour nous et nous avons quelques autres projets à différents stades d'étude qui visent à populariser notre passion.

À Exporail, nous disposons de trois tramways opérationnels pour circuler sur notre boucle ferroviaire longue d'un kilomètre, mais un seul d'entre eux est fermé et adéquat pour circuler par des temps inclement. Un groupe de travail étudie actuellement la possibilité d'ajouter un autre tramway de type fermé et d'apporter d'autres améliorations à la balade de tramway, comme des abris appropriés aux arrêts et des peintures murales sur les murs des bâtiments évoquant l'histoire.

Un autre groupe de bénévoles étudie la possibilité de construire, ou d'acquérir, des voitures de passagers que la locomotive à vapeur John Molson pourrait tirer. Ces voitures seraient conçues dans le style du 19e siècle pour évoquer les débuts des chemins de fer à vapeur. Les balades de tramway et les spectacles d'Exporail de locomotives en marche font revivre l'histoire et sont extrêmement populaires.

Le projet majeur en cours est la rénovation et l'agrandissement de nos bâtiments afin d'abriter notre collection croissante et de la mettre en valeur. Nous avons engagé des consultants pour évaluer nos besoins et notre capacité à financer cette croissance et ils devraient nous faire un rapport sous peu. Il s'agira d'un effort de plusieurs millions de dollars et il faudra plusieurs années pour le concrétiser. Nous aurons besoin du soutien de tous les niveaux de gouvernement pour y parvenir et nous recueillerons également des fonds auprès de sociétés et de particuliers.

Notre comité de planification a entamé un nouveau cycle de planification stratégique afin de trouver encore plus d'idées pour rendre pertinente et divertissante la mission de l'ACHF et d'Exporail de préserver et de présenter le patrimoine ferroviaire du Canada. C'est une période passionnante, avec beaucoup de choses en cours. Vous pouvez être fiers du travail accompli par votre association.

Mail Received

Kevin Robinson writes:

I thoroughly enjoyed the latest Canadian Rail, articles and photos are really great!

Please note however that in the CRHA Communications item on the AMT 827 - Both photos were taken by me and Richard Young helped by photo-shopping the photo of the consist.

It should also be clarified that the 827 project was considerably more involved than a 'cosmetic' restoration. This would lead the reader to believe that we gave the car a quick sanding and a fresh coat of paint. Structural repairs were necessary and the bottom 10 inches of the exterior wall was replaced for the whole length of the car. One hundred and forty four pieces of steel were measured, cut, fitted and welded in place.

This work took place over a 6 month period, upwards of 10 volunteers gave over 1200 hours of labour to complete one side of the car.

We are very pleased with the results and have made very good progress on the second side thanks to all the volunteers who are once again contributing their time, talent and expertise. (Kevin Robinson, Exporail volunteer)

Courrier reçu

Kevin Robinson écrit :

J'ai beaucoup apprécié le dernier Rail canadien; les articles et les photos sont vraiment superbes !

Veuillez noter cependant que dans l'article concernant la voiture AMT 827, les deux photos ont été prises par moi et Richard Young a aidé en faisant du traitement post-photographique sur la photo du train.

Il devrait également être clarifié que le projet 827 était considérablement plus ardu qu'une restauration cosmétique. Cela pourrait amener le lecteur à croire que nous avons donné à la voiture un ponçage rapide et une nouvelle couche de peinture. Des réparations structurales furent nécessaires et quelque 25 cm du bas de la paroi extérieure furent remplacés sur toute la longueur de la voiture. Cent quarante-quatre pièces d'acier ont été mesurées, coupées, ajustées et soudées en place. Ce travail s'est déroulé sur une période de 6 mois, plus de 10 bénévoles ont donné plus de 1200 heures de travail pour terminer un côté de la voiture.

Nous sommes très satisfaits des résultats et avons fait de très bons progrès sur le deuxième côté grâce à tous les volontaires qui, encore une fois, contribuent leurs talents, temps et expertise au projet. (Kevin Robinson, bénévole à Exporail)



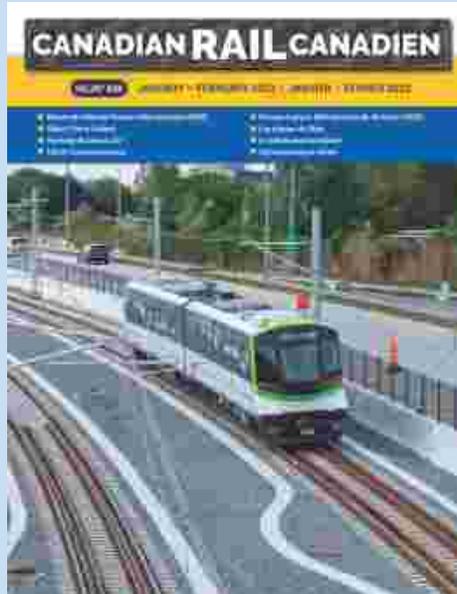
Kevin Robinson

Canadian Rail

With this issue we are introducing a new bilingual look to the cover of Canadian Rail. The metallic like logo is inspired by the significance of builders plates and heralds common throughout the railroad industry. Table of contents bullets have been maintained at the top of the cover for easy reference.

A call for volunteers to help with Canadian Rail: Time marches on, a short while ago another calendar was exchanged on the wall, another year gone by. Your Interim Co-Editors have been in place since 2006 although officially since August 2007 after the death of the late Frederick F Angus, long-time editor of Canadian Rail. Father time is now catching up to us and it's time to put out a call for help on the editorial side of our magazine.

We are also in need of another translator (or two) to help share the translation load with those already volunteering in this critical role. Many hands make the work light, if you are interested in helping in either of these roles please e mail Ms. Jacqueline Chaisson, Executive Assistant at direction@exporail.org, or write to us by post. (Douglas N W Smith and Peter Murphy, Co-Editors)



Rail canadien

Avec ce numéro, nous inaugurons une nouvelle présentation bilingue de la couverture de la revue. Le logo métallique s'inspire de l'importance des plaques de constructeur et des sigles que l'on retrouve dans l'industrie ferroviaire. Les puces de la table des matières ont été conservées en haut de la couverture pour faciliter la consultation.

Appel aux volontaires pour contribuer à Rail canadien. Le temps passe, il y a peu de temps, un autre calendrier a été échangé sur le mur, une autre année s'est écoulée. Vos coéditeurs par intérim sont en place depuis 2006, mais officiellement depuis août 2007, suite au décès de Frederick F. Angus, éditeur en chef de longue date de Rail canadien. Le temps nous rattrape

maintenant et il est temps de lancer un appel à l'aide pour l'aspect édition de notre magazine.

Nous avons également besoin d'une autre personne (ou deux) pour aider à partager la tâche de traduction avec celles qui se portent déjà volontaires pour ce rôle crucial. Si vous souhaitez nous aider dans l'un ou l'autre de ces rôles, veuillez envoyer un courriel à Mme Jacqueline Chiasson, adjointe à la Directrice générale, à l'adresse direction@exporail.org, ou nous écrire par la poste (Douglas N.W. Smith et Peter Murphy, coéditeurs)

CRHA Archives

We are pleased to announce the renewal of the accreditation of the CRHA Archives and Documentation Center for a period of two years, effective immediately. The analysis of our file by the Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) confirms that our organization meets the conditions set by their institution and by the Regulation respecting the accreditation of private archives. In doing so, BAnQ wishes to highlight the particular contribution of our center to the preservation and dissemination of private archives, as well as its significant contribution to the development and influence of archival science in Quebec.

We are pleased to inform you that financial assistance of \$8,262.00 will be granted for the project

Archives ACHF

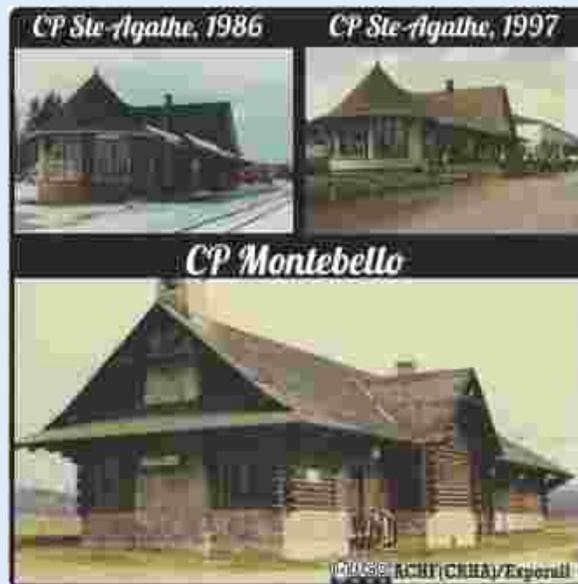
Nous avons le plaisir de vous annoncer le renouvellement de l'agrément du Centre d'archives et de documentation de l'ACHF pour une période de deux ans en vigueur immédiatement. L'analyse de notre dossier par Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) démontre que notre organisme répond aux conditions fixées par leur institution et par le Règlement sur l'agrément d'un service d'archives privées. Ce faisant, BAnQ tient à souligner l'apport particulier de notre centre à la conservation et à la diffusion des archives privées, ainsi que sa contribution significative au développement et au rayonnement de l'archivistique au Québec.

Nous sommes heureux de vous informer qu'une aide financière de 8 262,00 \$ sera accordée pour le projet

entitled 'Classification, description, physical treatment and indexing of the Daniel Poirier fonds', which will take place in 2022. This amount is granted to us within the framework of the program 'Soutien au traitement des archives privées de Bibliothèque et Archives nationales du Québec' (BAnQ), which aims at making Quebec's private archives accessible to the public.

The Daniel Poirier fonds covers railway stations and other surviving structures in Quebec and Ontario primarily, but also in New Brunswick, Nova Scotia and the American states of New York, Vermont, New Hampshire and Massachusetts between 1986 and 2003. The fonds contains 5 albums of color photographs and their respective negatives (1 album).

Daniel Poirier has been a member of the Canadian Railroad Historical Association since 1979. He has worked for the Société de transport de la Rive-Sud (STRSM) in the planning department since 1986. Since 2002, the STRSM has become the Réseau de transport de Longueuil (RTL). Mr. Poirier collaborated in the publication of the Canadian Railway Station Guide produced in 1998 by the Bytown Railway Society of Ottawa. He is a railroad enthusiast and has been photographing all the railway stations in Quebec, the Maritimes and Ontario for many years. (Mylène Bélanger, Archivist)



intitulé « Classement, description, traitement physique et indexation du Fonds Daniel Poirier », qui se déroulera au cours de l'année. Ce montant nous est accordé dans le cadre du programme « Soutien au traitement des archives privées de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) », qui vise à rendre les archives privées du Québec accessibles au public.

Le fonds Daniel Poirier porte sur les gares et autres structures ferroviaires subsistantes au Québec et en Ontario principalement, mais aussi au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et dans les états américains de New York, du Vermont, du New Hampshire et du Massachusetts entre 1986 et 2003. Le fonds contient cinq albums de photographies couleur et un album de leurs négatifs respectifs.

Daniel Poirier est membre de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire depuis 1979. Il travaille au service de la planification de la Société de transport de la Rive-Sud (STRSM) depuis 1986. En 2002, la STRSM est devenue le Réseau de transport de Longueuil (RTL). M. Poirier a collaboré à la publication du Canadian Railway Station Guide © produit en 1998 par la Bytown Railway Society d'Ottawa. Il est un passionné des chemins de fer et photographie depuis de nombreuses années toutes les gares du Québec, des Maritimes et de l'Ontario. (Mylène Bélanger, Archiviste)

Division News

Niagara Division

Andy Panko advised that the Division has never been busier. They normally don't have meetings for three months in the summer or December however this past year there were 12 meetings – all via Zoom. The Division plans to repeat the 12 virtual meetings again in 2021. At face-to-face meetings they would normally have about three dozen members out, perhaps more depending on the weather. The on line meetings are garnering 25 to 30 members - so good attendance. Not all of the members have computers, due mostly to an age demographic, so unfortunately not all

Nouvelles des Divisions

Division de Niagara

Andy Panko nous informe que la Division n'a jamais été aussi occupée. Normalement, il n'y a pas de réunion pendant trois mois en été ou en décembre, mais l'année dernière, il y a eu 12 réunions, toutes via la plateforme de réunion virtuelle Zoom. La Division prévoit de répéter ces 12 réunions virtuelles en 2021. Lors des réunions en face à face, il y a normalement environ trois douzaines de membres présents, peut-être plus en fonction de la météo. Les réunions en ligne attirent 25 à 30 membres, ce qui représente une bonne participation. Les membres n'ont pas tous un

3 dozen members who would normally attend are able to do so. The Division has not figured out how to fix that situation yet.

In the past year, Niagara has had some of their best historical and contemporary railway presentations by members and guests ever. There is so much interest that the meetings are running overtime – much later into the evening than anticipated. As a result, some members' presentations have to be deferred to the next month for showing.

The Division membership roster is increasing even after taking the loss of two members who passed over the last year into account. Financially, the Division has never been stronger. They are planning on installing another 3 historic plaques this year along the old NS&T right-of-way. Although these plaques cost around \$3500 each, they have negotiated with several local municipalities to have them subsidize the installations to some degree in each case. The funds for these historic photo and text plaques are raised primarily through the annual Niagara Division historic calendar sales, as well as railway book sales. (Dr. Andrew Panko)

ordinateur, principalement en raison de leur âge, donc malheureusement, les trois douzaines de membres qui devraient normalement participer ne sont pas tous en mesure de le faire. La Division n'a pas encore trouvé le moyen de remédier à cette situation.

Au cours de la dernière année, la Division de Niagara a eu droit à certaines des meilleures présentations historiques et contemporaines sur les chemins de fer jamais présentées par les membres et les invités. L'intérêt est tel que les réunions font des heures supplémentaires, se prolongeant bien plus tard dans la soirée que prévu. Par conséquent, les présentations de certains membres doivent être reportées au mois suivant pour être montrées.

Le nombre de membres de la Division augmente, même en tenant compte de la perte de deux membres décédés l'année dernière. Sur le plan financier, la Division n'a jamais été aussi forte. Elle prévoit d'installer trois autres plaques historiques cette année le long de l'ancienne emprise du NS&T. Bien que ces plaques coûtent environ 3500 \$ chacune, la Division a négocié avec plusieurs municipalités locales pour qu'elles subventionnent l'installation dans une certaine mesure dans chaque cas. Les fonds nécessaires à l'installation de ces plaques historiques avec photo et texte proviennent principalement de la vente annuelle du calendrier historique de la Division de Niagara et de la vente de livres sur les chemins de fer. (Dr Andrew Panko)

BACK COVER TOP: An inbound ten car MR-90 AMT train from Deux-Montagnes approaching Saraguay in May, 2014. At that time the track on the left was the beginning of the CN Doney industrial spur. This location has become the junction between the REM line to Deux-Montagnes and the line to the West Island (Anse-à-l'Orme). Ian MacDonald

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Un train AMT MR-90 de dix voitures en provenance de Deux-Montagnes s'approche de Saraguay en mai 2014. À cette époque, la voie de gauche était le début de l'embranchement industriel Doney du CN. Cet endroit est devenu le point de jonction entre la ligne REM vers Deux-Montagnes et celle vers l'ouest de l'île (Anse-à-l'Orme). Ian MacDonald

BACK COVER BOTTOM: In the early evening hours on February 1, 2022, Ottawa Station's perimeter lighting enhances VIA Rail Canada's attractive Corridor fleet modernization livery worn by Siemens Mobility-built locomotive S11X 2201. Later, during the overnight hours, on one of the coldest days of the current winter season, the model SC-44 Charger locomotive will lead a five-car Venture consist off stub track WC 84 in the direction of Coteau, Quebec for a 'proof-of-design, winter, simulated revenue' testing session on the Alexandria Subdivision. The VIA Test Train that includes two Business coaches, two Economy coaches and an Economy coach / cab car, was delivered to VIA Rail at Montreal on September 29, 2021. This is the first of 32 bi-directional trainsets to make its way to Canada from the Siemens manufacturing facility at Florin, California near the City of Sacramento. If all goes as planned, the new rolling stock that includes Charger model SC-42 locomotive S11X 2200 - also delivered to VIA this past September - could enter revenue service in the fourth quarter of this year. Raymond Farand

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Tôt dans la soirée du 1er février 2022, l'éclairage de périmètre de la gare d'Ottawa accentue l'attrayante livrée de la flotte modernisée de VIA Rail Canada pour son Corridor portée par la locomotive S11X 2201 construite par Siemens Mobility. Plus tard, au cours de la nuit, cette locomotive de modèle SC-44 Charger va tracter un convoi de cinq voitures Venture de la voie de garage WC 84 en direction de Coteau, Québec pour un essai de « vérification de la conception et de simulation hivernale de parcours à revenus » sur la subdivision Alexandria. Le train d'essai comprenant deux voitures-affaires, deux voitures-coaches, deux voitures à tarif réduit et une voiture à tarif réduit/pilote fut livré à VIA à Montréal, le 29 septembre 2021. Il est le premier de 32 ensembles bidirectionnels à parvenir au Canada à partir de l'usine Siemens à Florin, Californie, près de la ville de Sacramento. Si tout se déroule comme prévu, le nouveau matériel roulant qui inclut le modèle SC-42 Charger S11X 2200 aussi livré en septembre dernier, pourrait entrer en service au cours du quatrième trimestre de cette année. Raymond Farand

