

6211-14-008

19/01/09

MÉMOIRE DE MICHEL BELHUMEUR AU B.A.P.E.

SUJET : TRAIN DE L'EST

L' A.M.T. PROMOTEUR DE CE PROJET, PROPOSE
DE DESSERVIR PAR TRAIN, LES BANLIEUES EST ET
NORD-EST DE MONTRÉAL, PAR UN TRAJET COMBINÉ
A PARTIR DE LA GARE CENTRALE

CE PROJET NÉCESSITERAIT LA CONSTRUCTION
DE 14 KM DE VOIE FERRÉE AU CENTRE DE
L'AVTROUTE 640 A PARTIR DE REPENTIGNY
VERS MASCOUCHE

REPENTIGNY EST SITUÉ SUR LA LIGNE DU
C.N. (SUB. DE JOLETTE) TANDIS QUE MASCOUCHE
EST SUR LA LIGNE DU C.P. (SUB. DE TROIS-RIVIÈRES)
REPENTIGNY EST DESSERVI PAR TRAIN DE VOYAGEUR

DEPUIS 1903, D'ABORD VERS LA GARE MOREAU ET A PARTIR
DE 1945 VERS LA GARE CENTRALE.

+ A MASCOUCHE (ST-HENRI DE MASCOUCHE) LA

SERVICE DE PASSAGER DÉBUTE VERS 1876 ET RESSE EN 1990
DE 1984 A 1990 L'EDIT SERVICE PARTAIT DE LA GARE CENTRALE
EMPRUNTAIT LE TUNNEL ET PARVENAIT A MASCOUCHE VIA LA
JONCTION JACQUES-CARTIER

DU DÉBUT CE TRAIN SE REND A LA GARE D'HOCHELAGA
PUIS EN 1882 A LA GARE DALHOUSIE, EN 1898 A LA
GARE VIGER ET EN 1981 A LA GARE WINDSOR.

A PARTIR DE L'ASSOMPTION, P.M. 117.4 DE LA SUB. DE
JOLIETTE, LA LIGNE DU C.N. EST EXPLOITÉE EN MODE
R.O.V., PUIS EN MODE C.C.C. POUR LES SUB. DE
ST-LAURENT ET DE DEUX-MONTAGNES JUSQUA LA
GARE CENTRALE.

LA VITESSE AUTORISÉE SUR CETTE LIGNE EST SAUF

EXCEPTION DE 65 MI/H POUR LES TRAINS DE VOYAGEUR
ET 50 MI/H POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES

A PARTIR DE MASCOUCHE, P.M. 114.0 DE LA SUB. DE

TROIS-RIVIÈRES, LA LIGNE DU C.P. ÉTAIT EXPLOITÉE (1988) EN
MODE R.O.V./B.A.

LA VITESSE AUTORISÉE SUR CETTE LIGNE ÉTAIT EN
1988, DE 80 MI/H.

+ JUSQU'A DERNIEREMENT L'AMT. A TOUJOURS
CONSIDERE SEPAREMENT LA DESSERTE FERROVIAIRE
DE MASCOUCHE ET DE L'ASSOMPTION/REPENTIGNY

L'ARRIVEE DANS LE DECOR DU PROJET EN P.P. DU
PONT DE L'AUTOROUTE 25, DU METRO A LAVAL
AINSI QUE DES RETICENCES DE LA VILLE DE LAVAL A
CONTRIBUER AU COUT DES STATIONS DU TRAIN DE
BANLIEUE DE MASCOUCHE SUR SON TERRITOIRE A
REMIS EN CAUSE LA DESSERTE DE MASCOUCHE
LE PROJET DE TRAIN MASCOUCHE-MONTREAL VIA LAVAL, OBJET
DETANT DE PROMESSES, EST RELEVE AUX OUBLIETTES.

C'EST CE QUI NOUS AMENE AU PROJET ACTUEL

C.A.D. UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE PERIPHERIQUE,
SITUE DANS L'AXE DE L'AUTOROUTE 640, EN MILIEU

AGRICOLE ET QUE LE PROMOTEUR QUALIFIE D'AXE STRUCTURANT
GENERATEUR DE DEVELOPEMENT IMMOBILIER.

LE PROMOTEUR CITE MEME EN EXEMPLE D'AUTRES

CAS D'IMPLANTATION FERROVIAIRE AU MILIEU D'AUTOROUTE

(TEL QUE CHICAGO, WASHINGTON, SAN FRANCISCO AU PLUS
PRES DE NOUS TORONTO)

4
1/9

DANS TOUS CES CAS IL S'AGIT D'INFRASTRUCTURE QUI ÉTAIENT INCORPORÉS DÈS LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE. ÉTABLI EN MILIEU FORTEMENT URBANISÉ TEL QUE LA LIGNE DE MÉTRO DU CONGRESS STREET EXPRESSWAY A CHICAGO OU LA LIGNE DE S.I.R. DU QUEENSWAY A TORONTO. CES AXES SE DISTINGUENT PAR LEUR ORIENTATION PENDULAIRE CONTRAIREMENT A L'ORIENTATION TANGENTIEL DU PROJET REPENTIGNY - MASCOUCHE.

DANS LE CAS D'AXE TANGENTIEL CONSTITUÉ DE SYSTÈME DE TRANSPORT LOURD COMME CELUI PROPOSÉ, IL Y EN A TRÈS PEU D'EXEMPLES.

A CET EFFET ON PEUT MENTIONNER LE TRAMWAY DE LA PETITE CEINTURE A PARIS OU LE PROJET DE S.I.R. DANS L'AXE DE LA 401 A TORONTO, TOUTS DEUX SITUÉS EN ZONE URBAINE A FORTE DENSITÉ

A L'EXEMPLE DE L'EXPRESS DE L'AUTOROUTE PÉRIFÉRIQUE 403

A TORONTO, LA 640 SE PRÊTE A L'IMPLANTATION

D'UN AUTOBUS EXPRESS SUR CERTAINS DE SES TRONÇONS

COMME ÇA POURRAIT ÊTRE L'OCCASION POUR LA

SECTION MASCOUCHE - REPENTIGNY.

UN AXE STRUCTURANT TANGENTIEL COMPORTANT UN TRAIN OU UN S.L.R. POURRAIT ÊTRE VIABLE, PAR EXEMPLE, ENTRE L'ASSOMPTION ET LA CHINE VIA LA SUBDIVISION DE ST-LAURENT DU C.N.J., PARCE QUE SITUÉ SURTOUT EN MILIEU URBAIN.

L'AUTOROUTE 640 ENTRE MASCOUCHE ET REPENTIGNY N'A PAS ÉTÉ CONSTRUITE EN VUE D'ACCUEILLIR L'IMPLANTATION D'UN SYSTÈME FERROVIAIRE LOURD DANS SON TERRE PLEIN CENTRAL.

EN EFFET CET ESPACE SEET AU DRAINAGE ET A ACCUEILLIR LES PILIERS INTERMÉDIAIRE DES VIADUCS QUI ENJAMBENT L'AUTOROUTE.

EN PLUS DES TROIS NOUVEAUX VIADUCS MENTIONÉS, AU PROJET, LES VIADUCS EXISTANTS DEVRONT ÊTRE RECONSTRUIT DE FAÇON A PERMETTRE LE PASSAGE D'UN TRAIN ELECTRIQUE DANS L'AXE CENTRAL DE L'AUTOROUTE

+ ENFIN, LEDIT TRAIN DEURA SE RAUFILER, A TRÈS FAIBLE VITESSE, A TRAVERS UNE SÉRIE DE COURBE A FAIBLE RAYON ET LONGER DES AIRES DE STOCKAGE DE SUBSTANCES EXALOXIVES.

SI CE PROJET VA DE L'AVANT, LES USAGERS DE L'ASSOMPTION VONT ÊTRE LAISSÉ POUR COMPTE, SI ON VEUT MAINTENIR LA MÊME FRÉQUENCE DE SERVICE VERS MASCOUCHE.

AUTREMENT LE RAJOUT DE DEUX TRAINS VERS L'ASSOMPTION DEURA ÊTRE NÉGOCIÉ AVEC LE C.N. ET LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DES SUB. ST-LAURENT ET DEUX-MONTAGNES DEURA ÊTRE AUGMENTÉE EN CONSÉQUENCE.

LES FUTURS USAGERS DE MASCOUCHE FERONT DU "SUR PLACE" PENDANT ± 20 MINUTES, LE TEMPS QUE LE TRAIN PRENDRA POUR "RÉCULER" JUSQU'A REPENTIGNY AVANT D'ENTREPRENDRE LA PORTION VIABLE DE SON PARCOURS VERS MONTRÉAL.

LA PLUPART DES USAGERS DE MASCOUCHE S TROUVERONT UN ITINÉRAIRE PLUS COMMUNE POUR ALLER EN VILLE, PENDANT QUE LES CITOYENS DE L'ASSOMPTION ATTENDRONT LE TRAIN.

L'AVENIR DU QUÉBEC DÉPEND A LONG TERME DE
 LA SAUVEGARDE DE SON PATRIMOINE AGRICOLE
 L'IMPLANTATION DE CET AXE DIT STRUCTURANT
 A TRAVERS UNE ZONE AGRICOLE AURA PLUTÔT UN EFFET
 "DESTRUCTURANT" SUR CELLE-CI.

LA HAUSSE DE LA VALEUR FONCIÈRE AFFECTERA
 LA RENTABILITÉ DE L'AGRICULTURE ET RENDRA LE DÉZONAGE
 AGRICOLE D'AUTANT PLUS ATTRAYANT.

A TITRE DE SOLUTION A COURT ET A LONG TERME VOICI

CE QUE JE PROPOSE :

- 1 - LA MISE AU RANG DE PROJET DE DESSERTE
 FERROVIAIRE AU MILIEU DE L'AUTOROUTE 640
- 2 - L'INSTAURATION D'UN SERVICE D'AUTOBUS EXPRESS
 VIA L'AUTOROUTE 640 ENTRE MASCOUXHE ET LA GARE DE REPENTIGNY
 AVEC VOIE DÉDIÉ AU TRANSPORT EN COMMUN A PARTIR DU
 SECTEUR LACHENAIE.

3 - LA RÉALISATION D'UN VRAI TRAIN DE L'EST QU'IL SE REND
JUSQU'À L'ASSOMPTION AVEC GARE ET VOIES DE
GARAGE AUX ENDROITS DÉJÀ PRÉVUS.

4 - ENFIN, À PLUS LONG TERME;

A) QUAND LE SERVICE D'AUTOBUS EXPRESS SUR
L'AUTOROUTE 640 AURA ATTEINT SES LIMITES.

B) QUAND LE PONT DE LA 25 SERA DEVENU UN
STATIONNEMENT.

C) QUAND LE TAUX DE POLLUTION À MONTRÉAL
AURA ATTEINT UN NIVEAU INTOLÉRABLE.

LA REMISE EN SERVICE DU TRAIN GARE CENTRALE -

MASCOUCHE VIA LE TUNNEL ET LA JUNCTION JACQUES -

CARTIER TEL QU'IL A EXISTÉ ENTRE 1988 ET 1990

LEDIT SERVICE AVEC ARRÊTS AUX ENDROITS SUIVANTS EN

PARTANT DE MASCOUCHE / TERREBONNE / PONT DE LA 25 /

ST-VINCENT-DE-PAUL / LE CAP (BOUL. DES LAURENTIDES) /

DE LA CONCORDE / L'ACADIE / MT-ROYAL / CANORA / GARE CENTRALE

LES SOMMES EPARGNÉES PAR L'ABANDON DU
PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE AU CENTRE DE L'AUTOROUTE 640
POURRAIENT SERVIR AILLEURS SUR LE RÉSEAU DE TRAIN

PAR EXEMPLE :

- 1 - SUR LA LIGNE GARE CENTRALE - MASCOUCHE: A LA
RÉCONSTRUCTION DE LA JONCTION JACQUES-CARTIER
- 2 - SUR LA LIGNE DEUX-MONTAGNES; TROIS PROJETS
EN ATTENTE DEPUIS DIX ANS:
 - a) LE DÉDOUBLEMENT DE LA VOIE ENTRE
LA STATION BOIS-FRANC ET ROXBORO
 - b) L'AMÉNAGEMENT DE LA GARE SARAGUAY (AUT. 13)
 - c) L'AMÉNAGEMENT DE LA GARE ST-EUSTACHE-NORD
(AUT. 640)

P.J. INDICATEUR C.N #81	2 PAGES
" " C.P. #28	4 PAGES
" " VIA (1986 ET 2008)	2 PAGES
CARTES: ATLAS FERROVIAIRE	1 PAGE
" " MAP ART	1 PAGE



4.0 VITESSES

4.1

Mille	Voy	Mdse
Zone 127.8 à 140.7	20	20
127.8 à 128.2	20	20
Zone 140.7 à 144.4	30	30
141.8 Traversée de voie	30	30

4.2 Vitesse conditionnelle

Voie d'évit Rivière-des-Prairies
Trains de voy seulement 25 mi/h

5.0 PASSAGE À NIVEAU PUBLIC

5.1 Mille 131.54 - Dispositifs de signalisation Automatique.

Les mouvements sur la voie U101 ne doivent pas dépasser 10 mi/h dans les 500 pieds précédents le PN jusqu'à son occupation.

5.2 Mille 134.38 - Dispositifs de signalisation Automatique.

Les mouvements vers le Nord qui s'arrêtent au signal 1350 Montréal-Nord ne doivent pas dépasser 45 mi/h jusqu'à l'occupation du PN. Les mouvements vers le Nord sortant de la voie évitement Montréal Nord ne doivent pas dépasser 40 mi/h jusqu'à l'occupation du PN.

6.0 EMBRANCHEMENTS ET AUTRES VOIES

6.1 ENTRE LE MILLE 127.8 ET LE MILLE 144.4

La règle 105 (a) s'applique à tous les embranchements et les autres voies.

6.2 Mille 131.3 - LONGUE POINTE - (Voie U101) -

Cloche de la locomotive - Sauf s'il s'agit d'éviter un accident, on ne doit pas faire sonner la cloche de la locomotive aux PN entre les milles 4.14 et 8.63 incluant le PN (Rue Broadway) sur la voie V210.

Règle Anti-Sifflet de locomotive s'applique:

- au mille 1.20 emb Longue-pointe
- au mille 1.26 emb Longue-pointe
- Et à tous les PN entre les mille 4.14 et le mille 8.63.

La règle 103.1 (c) ne s'applique pas pour les mouvements circulant sur la voie directe de l'emb. Les mouvements ne doivent pas dépasser 10 mi/h à partir de 300 pieds d'un PN public équipé d'une signalisation automatique tant que le PN n'est pas entièrement occupé:

- Lorsque le mouvement s'est arrêté ou effectuée des manoeuvres à proximité du PN;
- Lorsque le mouvement s'engage sur l'emb à proximité du PN.

Les Aliguillages peuvent être laissés orientés et cadenassés en position renversée aux endroits suivant:

- X503 à X518 Longue Pointe
- V202 à V210 Montréal-Est

Restriction relatives au matériel

Les locomotives des groupes F-G-H sont permises entre le mille 0.66 et le mille 3.41 emb Longue Pointe (rue Sherbrooke), entre le mille 0.0 et le mille 0.39 emb St-Léonard, et sur les voies V751 à V754, V850 et V861 à V864.

À moins d'avoir reçu la permission d'un superviseur Transport, elles sont interdites au-delà du mille 3.41 et sur toutes les autres voies de débord, privées et industrielles.

VITESSE MAXIMALE:

0.66 à 8.63 20 mi/h



METHODE D'EXPLOITATION	MILLE	CAPACITE/PREDS VOIE D'EVITEMENT	ZONE D'APPLICATION DU BMT/BEQ	ZONE DE MANOEUVRE	CANAL/D'ATTENTE DTMF DU CCF	DETECTEUR DE BOITES CHAUDES ET DE PIECES TRAINANTES
Voie de sub + CCC	(Embranchement Triage Taschereau) JOSY	146.2 144.4		144.4		
	ST-LAURENT	142.6				
	(Jct avec la sub de Deux-Montagnes) JONCTION DE L'EST	141.6				
	GOHIER	141.2	3730			
	MONTRÉAL-NORD	135.6	6290			
	RIVIÈRE-DES-PRAIRIES	132.8	5690			
	POINTE-AUX-TREMBLES (Jct avec la sub. de Joliette)	127.8	5100			
Méthode d'exploitation Voie de subdivision entre le mille 146.2 et le mille 144.4 CCC entre le mille 144.4 au mille 127.8						
Canaux radio de l'ingénierie Entre le mille 127.8 et le mille 144.4 C81					Station fixe 2396	

DIRECTIVES PARTICULIÈRES À LA SUBDIVISION DE ST-LAURENT

- 1.1** Territoire de voie d'évitement contrôlée sur toute la subdivision.
- 1.2** Signaux de manoeuvre
La règle 573 (c) IS (II) s'applique:
Rivière-des-Prairies-Signaux 1321D et 1322-1
..... Signaux 1333D2 et 1334D.
- 1.3** Règle Anti-Sifflet de locomotive s'applique:
-au mille 128.01 -au mille 131.54 voie U101
-au mille 130.4 -au mille 134.38
-au mille 131.54
- 1.4** Sections électrifiées (25,000 volts)
Mille 141.8 - Hauteur 21 pieds 0 pouces. Pour couper le courant, communiquer avec le DEC - téléphone 514-399-4613 ou 514-399-4614, le CCF-téléphone 514-399-4961 ou avec le Garant de la caténaire (SCADA) par téléphone, 514-399-5105 ou 514-399-5106.
- 1.5** Parsley - Il est interdit de circuler dans le triage du chemin de fer CP au-delà des voies PA01 à PA04 sans l'autorisation du directeur de triage St-Luc.
- 2.0** ENCLÈCHEMENTS
- 2.1** Traversée de voies
Mille 141.8 ... CF CN (sub de Deux-Montagnes)
Télécommandé (CTC 119406) CCF Montréal
- 3.0** RESTRICTIONS RELATIVES AU MATÉRIEL
- 3.1** Locomotives des groupes F-G-H interdites sur les voies de débord et les voies privées sauf celles situées au mille 131.9.
- 3.2** Les wagons dont la hauteur dépasse celle des wagons marqués "Gabarit C", ne sont pas admis dans le bâtiment de la compagnie MacMillan Bathurst situé sur la voie R440 à St-Laurent.

A-①

4.0 VITESSES
4.1

MILLE	M/h	
	Voy	Mdse
Zone 40.1 à 44.5	30	35
42.6 à 43.6	25	
Zone 44.5 à 49.4	50	55
44.5 à 45.2	40	
48.3 à 49.2	45	
Zone 49.4 à 51.4	25	25
Zone 51.4 à 104.0	60	50
51.9 à 52.5	30	30
*52.47 PN privé - entre le panneau commandant le sifflet et jusqu'à son occupation	20	20
57.6 à 58.1 courbe et pont	45	40
62.2 à 65.0	45	35
67.2 à 67.6	55	
70.4 à 70.7	45	35
72.5 à 74.1	45	35
*75.83 vers le Nord à l'approche jusqu'à l'occupation du PN	50	
87.3 à 87.5	45	35
101.0 Traversée de voie	35	20
*101.0 à 101.62 jusqu'à l'occupation entière du PN au mille 101.28	15	15
101.0 à 103.0	30	20
101.6 à 101.9 Mouvement vers le Nord qui n'arrête pas à la gare jusqu'à l'occupation du PN au mille 101.6	20	20
Zone 104.0 à 125.2	75	50
113.9 à 114.7	50	
114.7 Traversée de voie	50	35
*114.7 à 114.35 vers le Nord jusqu'à l'occupation entière du PN au mille 114.35	50	
117.1 à 117.8 L'ASSOMPTION	50	45
Zone 125.2 à 127.8	50	50
125.2 à 125.8	30	30
127.5 à 127.8	20	20
*Non doté de panneaux indicateurs de limitation de vitesse		

5.2 VITESSES CONDITIONNELLES

Mille	M/h
*65.1 Pont; trains à forte charge par essieu	35
101.6 à 101.9 Mouvements vers le nord qui n'arrête pas à la gare jusqu'à l'occupation du PN au mille 101.6	20
*106.5 Pont; trains à forte charge par essieu	25
106.5 à 107.2 les aiguillages pris en pointe jusqu'à ce que le locomotive de tête ait occupé les aiguillages	25
*114.5 Pont; trains à forte charge par essieu	30
117.4 Voie évit L'Assomption	10
*125.2 Pont; trains à forte charge par essieu	10
*125.8 Pont; trains à forte charge par essieu	10
*S'applique jusqu'au passage du dernier wagon à forte charge par essieu sur le pont.	

METHODE D'EXPLOITATION	SUBDIVISION DE JOLIETTE		MILLE	VOIE DÉVITEMENT CAPACITÉ EN PIEDS	ZONE D'APPLICATION DU BMT / BEQ	CANAUX D'ATTENTE DTMF DU CCF	DETECTEUR DE BOITES CHAUFFES ET DE PIÈCES TRAINANTES
	N	S					
CCC	(Jct avec la sub. de St-Laurent)		POINTES-AUX-TREMBLES Y	127.8	5100	127.8	
+ ROV +	LE GARDEUR			122.3			
	L'ASSOMPTION			117.4	3700		
	SALOMÉ			109.6	6350		
	CRABTREE			107.0	1050		
	JOLIETTE Y			101.9	6210		
	ST-JUSTIN			78.1	10000		
	CHARRETTE			62.2	6240		
	SHAWNICAN			49.5			
Voie de Sub	TRAGE GARNEAU Y			40.1			
ROV	(Jct avec la sub. de Lac St-Jean)						
Voie de Sub							
<p>Méthode d'exploitation Voie de subdivision entre le mille 40.1 et le mille 41.8 ROV entre le mille 41.8 et le mille 47.0 Voie de subdivision entre le mille 47.0 et le mille 50.4 ROV entre le mille 50.4 et le mille 126.6 CCC entre le mille 126.6 et le mille 127.8</p>							

DIRECTIVES PARTICULIÈRES À LA SUBDIVISION DE JOLIETTE

- Règle Anti-Sifflet de locomotive s'applique:**
 - Du mille 101.29 au mille 104.22
 - au mille 114.35 et
 - du mille 121.34 au mille 127.58
- Règle 40.1 entre le mille 47.0 et le mille 50.4**
Avant d'entreprendre des travaux en voie sur la voie de subdivision, on doit aviser le CCF.
- La règle 103 (c) s'applique au mille 42.63 - PN privé.**
- Aiguillages**
Les alg de la liaison X01 (mille 40.21), X02 (mille 40.34) et l'alg Sud de la voie S251 (mille 41.37) peuvent être laissés orientés et cadenassés en position renversée.
- Dérailleurs visés par une exemption s'applique. Extrémité Nord de la voie évit Charette.** On ne doit pas laisser de wagons non surveillés à moins de 180 pieds de l'extrémité Sud de la voie évit.
- Freins à main**
On doit tripler le nombre de freins à main dans la voie évit à St-Justin.
- Inspection du matériel roulant**
Mille 50.3 - Détecteur d'affaissement de terrain. Lorsque le détecteur est activé, une alarme est immédiatement générée sur l'écran de travail du CCF. Simultanément, un message d'urgence sera immédiatement émis par l'automate vocal, sur les canaux 1 et 17. Lorsque ce message d'urgence aura été reçu, tous les mouvements devront s'arrêter et contacter le CCF pour recevoir les instructions à suivre. Ceci est l'indication qu'il existe un phénomène qui pourrait avoir causé un affaissement de terrain et que l'on doit absolument traiter ainsi.

Le message d'urgence généré par l'automate vocal sera comme suit:

A- (2)

**DIRECTIVES PARTICULIÈRES À LA SUBDIVISION
 DE PARK AVENUE — Suite**

GÉNÉRALITÉS

L'instruction spéciale AA s'applique aux trains vers le sud à Ste-Thérèse pour les trains formés à cette gare.

Tout en observant les limitations de vitesse plus restrictives, le cas échéant, un train remorquant un ou plusieurs wagons, porte-conteneurs ou porteur-remorques complets de n'importe quelle marchandise dangereuse SPECIALE, ne doit pas dépasser 35 mi/h entre Breslay et Ste-Thérèse.

Les limitations temporaires de vitesses pour les affectations de triage et de transfert, y compris les mouvements de locomotive dans le secteur de Montréal, sont émises par bulletin sur la signature du surintendant.

La subdivision de Park Avenue s'étend jusqu'au mille 20.33.

Cadenas à sécurité maximale sur toutes les aiguilles de la voie principale entre Breslay et Ste-Thérèse. Une clef spéciale est requise pour ouvrir et fermer ces cadenas.

Les mouvements en sens contraire de la circulation, à l'intérieur de la zone de triage, entre Breslay et Jac.-Cartier Jct., sont interdits sauf s'ils sont autorisés par le régulateur.

Pourvu que les signaux fixes donnent l'indication d'avancer, les mouvements peuvent être effectués dans le sens de la circulation à l'heure des trains supérieurs, entre Breslay et Ste-Thérèse, à condition de ne pas retarder le train supérieur.

Le troisième alinéa de la règle 97 du R.U.E., s'applique entre Breslay et Ste-Thérèse. A moins d'indication contraire, la feuille de libération obtenue par les trains facultatifs vers le sud à Ste-Thérèse ou St-Martin Jct. autorisera leur mouvement jusqu'à St-Luc et la feuille de libération obtenue par les trains facultatifs vers le nord à St-Luc autorisera leur mouvement jusqu'à Ste-Thérèse.

Le signal par sifflet de locomotive, règle 14 L, est interdit à l'approche des passages à niveau publics dans les limites de la ville de Montréal, de la ville de Laval entre les milles 10.07 et 11.58 et de la ville de Rosemère entre les milles 17.51 et 18.85.

L'utilisation de la cloche de locomotive est interdite aux passages à niveau publics dans les limites de la ville de Montréal.

VITESSE	Vitesses maximales, sauf indication contraire — MI/H
	Trains de voyageurs (tous) 80
	Trains de marchandises et locomotives 40
	Trains de voyageurs, y compris les autorails
	<u>Limitations permanentes de vitesse</u>
Entre les milles 6.0 et 11.0 dans les courbes	55
" " milles 11.0 et 17.0 dans les courbes	60
" " milles 17.0 et 18.0 dans les courbes	65
" " milles 18.0 et 20.3 dans les courbes	70

CA — Vers le sud entre:
 Ste-Thérèse et Breslay.
 Vers le nord entre:
 Breslay et Ste-Thérèse.

JAC.-CARTIER JCT.

Les trains n° 160, 162 et 164 doivent obtenir une feuille de libération CP de l'opérateur du CN au bureau «KN» de la Gare centrale.

En plus de la feuille de libération CP reçue de l'opérateur du CN à la Gare centrale, les trains de première classe vers le nord doivent obtenir une feuille de libération de l'opérateur à Jac.-Cartier Jct.

BORDEAUX

Voie en interposition

Mille 10.1 — Enclenchement. Commandé par l'opérateur de St-Martin Jct. La règle 663 s'applique. Téléphones placés sur les signaux 99 et 102. Les trains de voyageurs vers le sud ne doivent pas dépasser 45 mi/h.

Les dispositions du paragraphe 7.2 de l'imprimé 38.5 — Règlements de protection des véhicules et des travaux d'entretien, et de l'instruction spéciale «O», paragraphe (e), s'appliquent.

Suite page 21

**PARK AVENUE SUBDIVISION
 FOOTNOTES — Continued**

GENERAL

Special Instruction AA applies to Southward trains at Ste-Thérèse for trains made up at that station.

In addition to observing any more restrictive speed restrictions, a train carrying one or more full carloads, containerloads or trailerloads of any SPECIAL Dangerous Commodity must not exceed 35 mph between Breslay and Ste-Thérèse.

All temporary speed restrictions for yard and transfer assignments including engine movements in the Montreal area are issued by bulletin over the signature of the superintendent.

Park Avenue Subdivision extends to mileage 20.33.

Tamper-proof padlocks installed on all main track switches between Breslay and Ste-Thérèse. A special key is required to open and lock these padlocks.

Movements against current of traffic, within yard limits, between Breslay and Jac.-Cartier Jct. must not be made except as authorized by the Train Dispatcher.

Provided fixed signals indicate proceed movements may be made with the current of traffic between Breslay and Ste-Thérèse on the time of superior trains provided they clear in sufficient time to avoid delay to the superior train.

Rule 97. Para. 3, U.C.O.R. applies between Breslay and Ste-Thérèse. Unless otherwise instructed clearance obtained by southward extra trains at Ste-Thérèse or St-Martin Jct. will authorize train movement to St-Luc and clearance obtained by northward extra trains at St-Luc will authorize train movement to Ste-Thérèse.

Whistle signal 14 L is prohibited approaching public crossings at grade within the limits of the City of Montreal, City of Laval between mileage 10.07 and mileage 11.58 and Town of Rosemère between mileage 17.51 and mileage 18.85.

The ringing of engine bell is prohibited for public crossings at grade within the limits of the City of Montreal.

Maximum speeds unless otherwise restricted—MPH
Passenger trains (All) 80
Freight trains and engines 40

Permanent Slow Orders	Psgr. Trains incl. RDCs
Between mileages 6.0 and 11.0 on curves	55
" " mileages 11.0 and 17.0 on curves	60
" " mileages 17.0 and 18.0 on curves	65
" " mileages 18.0 and 20.3 on curves	70

ABS — Southward between:
 Ste-Thérèse and Breslay.
 Northward between:
 Breslay and Ste-Thérèse.

JAC.-CARTIER JCT.

Trains No. 160, 162 and 164 must obtain a CP clearance from CN operator "KN" office at Central station.

In addition to CP clearance received from CN operator at Central station, northward first class trains must also obtain a clearance from operator at Jac.-Cartier Jct.

BORDEAUX

Gauntlet Track

Mileage 10.1 — Interlocking. Controlled by operator St-Martin Jct. Rule 663 applies. Telephones located on signals 99 and 102. Southward passenger trains must not exceed 45 mph.

The provisions of item 7.2 of Form 3815 — Regulations for the Protection of Track Units and Maintenance Work, and of Special Instruction "O" paragraph (e) apply.

Continued on Page 21

A-4

TRAINS VERS L'OUEST - DIRECTION INFÉRIEURE WESTWARD TRAINS - INFERIOR DIRECTION				Milles depuis St-Martin Jct. (Miles from St-Martin Jct.)	Zone de rive Yard limits	SUBDIVISION DE TROIS-RIVIÈRES SUBDIVISION				Signal d'arrêt Office Signals	Max. Région - vote d'emblème Car Capacity Sidings	Longueur en pieds - vote d'emblème Siding Capacity in Feet	TRAINS VERS L'EST - DIRECTION SUPÉRIEURE EASTWARD TRAINS - SUPERIOR DIRECTION			
DEUXIÈME CLASSE SECOND CLASS	PREMIÈRE CLASSE FIRST CLASS					GARES - STATIONS							PREMIÈRE CLASSE FIRST CLASS			DEUXIÈME CLASSE SECOND CLASS
919 Mdsen Quot. Freight Daily	163 Voy. Quot. Pscr. Daily	161 Voy. Quot. Pscr. Daily	159 Voy. Quot. Pscr. Daily ex. Sun.			160 Voy. Pscr.	162 Voy. Pscr.	164 Voy. Pscr.	920 Mdsen Freight							
1830	1856	1336	0839	155.3			QUEBEC .....CKW Jct. embranchement l'Ange-au-Foulon Jct. Wolfe's Cove Spur	H	Triage Yard		1112	1627	2147	0220		
1835	F 1900	F 1340	F 0844	152.4	152.9		LORETTE .....VZ		Nul Nil		F 1103	F 1617	F 2137	0210		
1926	1906	1346	0849	146.5	151.1		BELAIR		43	2518	1055	1610	2130	0200		
1955	F 1920	F 1400	0901	134.3	135.0		PONT ROUGE .....Z		47	2754	1040	F 1556	F 2116	0145		
2005	F 1924	F 1404	0907	129.6	132.8		ST-BASILE		41	2445	1035	F 1551	F 2111	0135		
2015	F 1928	F 1408	0911	125.0	127.3		PORTNEUF .....Z		33	2013	1030	F 1545	F 2105	0125		
2055	F 1936	F 1416	0919	117.5	124.1		LACHEVROTIERRE .....Z		130	7307	1023	F 1535	F 2055	0110		
2120	F 1946	F 1426	0928	107.2	118.4		LA PERADE		43	2539	1015	F 1523	F 2043	0055		
2140	1958	1438	0938	95.1	115.0		CHAMPLAIN		43	2546	1005	1512	2032	0035		
2150	2010	1450	0946	84.9			CAP-DE-LA-MADELEINE Jct. embranchement du Cap-de-la-Madeleine Jct. Cap-de-la-Madeleine Spur		42	2304	0955	1502	2022	0020		
2200	S 2019	S 1459	S 0952	82.3			TROIS-RIVIERES .....CKWY Jct. sub. de St-Maurice Valley Jct. St-Maurice Valley Sub.	R S	109	6199	S 0952	S 1459	S 2019	0010 2335		
2245					71.7		DEVAVLT .....Z		157	8819	0937	1447	2007	2315		
2315	2031	1511	1004	70.3	68.9		YAMACHECHE .....Z		Nul Nil		0935	1444	2004	2300		
2320	2034	1514	1007	67.1	65.7		LOUISEVILLE .....Z		Nul Nil		0930	F 1439	F 1959	2250		
2330	F 2039	F 1519	1012	61.7	62.7		LAVOIE		121	6840	0929	1438	1958	2245		
2335	2040	1520	1013	60.3			ST-BARTHELEMY		51	2958	0923	1431	1951	2230		
2345	2048	1528	1021	52.3	45.2		BERTHIER .....YZ		Nul Nil		0917	1423	1943	2215		
2355	2056	1536	1029	44.0	43.0		Jct. sub. de Berthierville Jct. Berthierville Sub.									
0015	F 2103	F 1543	F 1037	35.7	38.1		LANORAIE .....KYZ	SO	161	9040	F 0911	F 1416	F 1936	2200		
0035	F 2115	F 1555	F 1049	22.8	34.6		Jct. sub. de St-Gabriel Jct. St-Gabriel Sub.									
0045	F 2121	F 1601	F 1054	17.8			L'ÉPIPHANIE		46	2701	F 0901	F 1403	F 1923	2135		
0100	2130	1610	1101	10.6	14.0		CABANE RONDE		78	4194	0857	1358	1918	2121		
0115	F 2140	F 1622	F 1114	0.0	1.4		TERREBONNE .....MASCOCHE		42	2502	0851	1351	1911	2100		
							ST-MARTIN JCT. ....RYZ	TC	Nul Nil		0842	1342	1902	2045		
							Jct. sub. de Park Avenue Jct. Park Avenue Sub.									
											Quot. neuf dim. Daily ex. Sun.	Quot. Daily	Quot. Daily	Quot. Daily		
919	163	161	159								160	162	164	920		

DIRECTIVES PARTICULIÈRES À LA SUBDIVISION
DE TROIS-RIVIÈRES EN PAGE 79

TROIS-RIVIÈRES SUBDIVISION
FOOTNOTES ON PAGE 79

A-5

DIRECTIVES PARTICULIÈRES À LA SUBDIVISION DE TROIS-RIVIÈRES — Suite

→ **Vitesse maximale, sauf indication contraire — MI/H**

Trains de voyageurs (autorails)	80
Trains de voyageurs (autres)	70
Trains de marchandises et locomotives	50
Trains de marchandises remorquant entre 6 000 et 10 000 tonnes:— Entre Québec et Trois-Rivières	35
Trains de marchandises remorquant entre 7 000 et 10 000 tonnes:— Entre Trois-Rivières et St-Martin Jct.	40
Trains de marchandises remorquant plus de 10 000 tonnes:— Entre St-Martin Jct. et Québec	30

Nota — Pour établir le tonnage qui détermine la vitesse des trains, on additionne le contenu et la tare des wagons ainsi que le poids des locomotives. Ce tonnage est indiqué à la fin du bulletin de composition des trains par la mention « Gross weight including locomotive ».

Limitations permanentes de vitesse		Vitesse permise milles à l'heure	
Mille	Lieu	Trains de voyageurs	Trains de marchandises et locomotives
0.0 à 1.0	Dans les courbes	35	35
4.0 à 5.0	Dans les courbes	70	—
10.0 à 12.0	Dans les courbes	65	—
23.29 à 24.5	.....	75	—
61.0 à 62.0	Dans les courbes	60	—
75.0 à 76.0	Dans les courbes	65	—
80.6 à 83.2	.....	20	20
83.2 à 84.0	Dans les courbes	50	—
88.1 à 88.5	Dans les courbes	70	—
99.0 à 101.0	Dans les courbes	60	—
101.0 à 107.0	Dans les courbes	70	—
120.0 à 130.0	Dans les courbes	50	—
124.68 à 125.2	.....	50	—
134.0 à 137.0	Dans les courbes	55	—
142.0 à 155.8	Dans les courbes	50	—

Les trains vers l'ouest ne doivent pas dépasser 70 mi/h entre les milles 24.5 et 24.0 tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

TRAVERSÉS DE VOIES À NIVEAU

Mille 23.29 — Enclenchement automatique CN. La règle 509 ne s'applique pas. Dans l'application de la règle 672, les mouvements doivent avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant. Circuit de temporisation vers l'est du mille 21.80 au signal d'enclenchement 232, vers l'ouest du mille 25.07 au signal d'enclenchement 235. L'instruction spéciale « G » s'applique—12 minutes.

Les trains de voyageurs ne doivent pas dépasser 50 mi/h.

Mille 117.85 — CN Lachevrotière. Enclenchement automatique. Circuit de temporisation vers l'est du mille 115.91 au signal d'enclenchement 1178, vers l'ouest du mille 120.30 au signal d'enclenchement 1179. L'instruction spéciale « G » s'applique—6 minutes.

Les trains de voyageurs ne doivent pas dépasser 50 mi/h.

Mille 155.8 — Enclenchement CN commandé par l'opérateur à Québec. Les trains de voyageurs ne doivent pas dépasser 50 mi/h. En plus de la règle 663, la règle 264 et les dispositions de la règle 672 s'appliquent.

Suite page 81

TROIS-RIVIÈRES SUBDIVISION FOOTNOTES — Continued

Maximum speeds unless otherwise restricted—MPH

Passenger Trains (RDC Units)	80
Passenger Trains (others)	70
Freight Trains and Engines	50
Freight trains handling between 6000 and 10000 tons:— Between Québec and Trois-Rivières	35
Freight trains handling between 7000 and 10000 tons:— Between Trois-Rivières and St-Martin Jct.	40
Freight trains handling over 10000 tons:— Between St-Martin Jct. and Québec	30

Note — Tonnage affecting train speeds to be determined by adding contents, tare and weight of all locomotives. This tonnage is shown at the end of train consist as "Gross weight including locomotives".

Permanent Slow Orders		Permissible Speed Miles per Hour	
Mileage	Location	Passenger Trains	Freight Trains and Engines
0.0 to 1.0	On curves	35	35
4.0 to 5.0	On curves	70	—
10.0 to 12.0	On curves	65	—
23.29 to 24.5	.....	75	—
61.0 to 62.0	On curves	60	—
75.0 to 76.0	On curves	65	—
80.6 to 83.2	.....	20	20
83.2 to 84.0	On curves	50	—
88.1 to 88.5	On curves	70	—
99.0 to 101.0	On curves	60	—
101.0 to 107.0	On curves	70	—
120.0 to 130.0	On curves	50	—
124.68 to 125.2	.....	50	—
134.0 to 137.0	On curves	55	—
142.0 to 155.8	On curves	50	—

Westward trains must not exceed 70 mph between mileages 24.5 and 24.0 until crossing fully occupied.

RAILWAY CROSSINGS AT GRADE

Mileage 23.29—C.N.R. Automatic interlocking Rule 509 does not apply. When applying Rule 672 movements must proceed at restricted speed to the next signal. Timing circuit eastward from mileage 21.80 to interlocking signal 232. Westward from mileage 25.07 to interlocking signal 235. Special instruction G applies—12 minutes.

Passenger trains must not exceed 50 mph.

Mileage 117.85—C.N.R. Lachevrotière. Automatic interlocking. Timing circuit eastward from mileage 115.91 to interlocking signal 1178, westward from mileage 120.30 to interlocking signal 1179. Special instruction "G" applies—6 minutes.

Passenger trains must not exceed 50 mph.

Mileage 155.8 —C.N.R. Interlocking, controlled by Operator Québec. Passenger trains must not exceed 50 mph. In addition to Rule 663, Rule 264 and the provisions of Rule 672 apply.

Continued on Page

A. (6)

Northern Québec

Nord du Québec

MONTREAL - JONQUIERE

JONQUIERE - MONTREAL

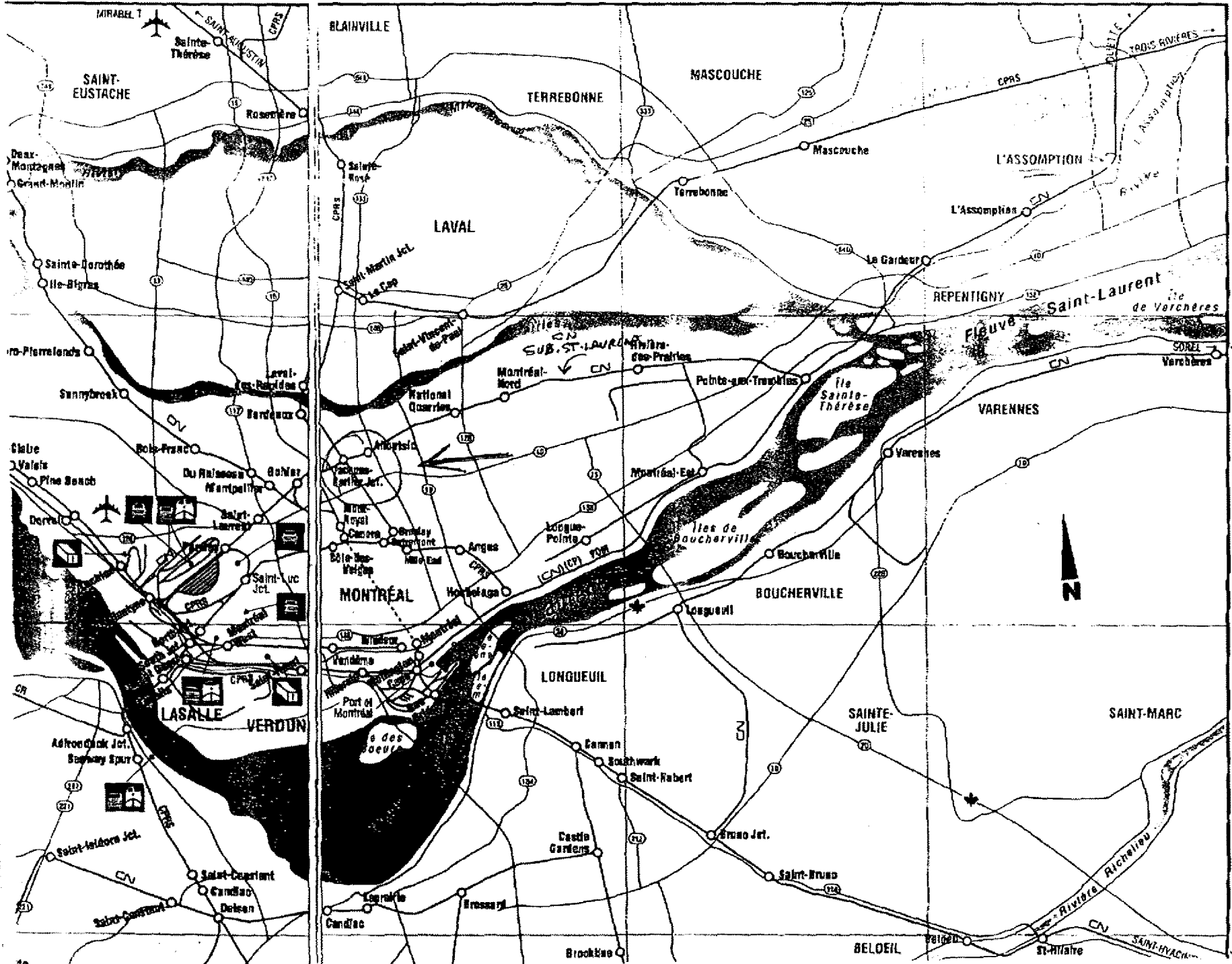
TRAIN	KM	601
NAME / NOM		Saguenay
DAYS / JOURS		1,3,5
Montréal, QC ET / HE (Central Station / Gare Centrale)	0	DP 0830
Ahuntsic	25	0908
Pointe-aux-Trembles	45	0924
Le Gardeur	54	0930
L'Assomption	67	0934
Joliette	66	0953
Saint-Justin	125	1020
Saint-Paulin	138	1028
Charette	151	1038
Shawinigan	170	1058
Grand'Mère	186	1108
Garneau	195	1114
Saint-Tite	197	1128
Hervy	217	1155
Rousseau	238	1227
Rivière-à-Pierre	251	1249
Miquick	251	1321
Jacques-Cartier Club	294	1332
Faïne	297	1338
Pont Beau-Jet	42	208
Saint-Hilaire	300	1337
Bi-Ma	42	302
Lac-Malouin	42	304
Iroquois Club	42	307
Stadacona	42	310
Sanford	42	318
Pearl Lake	42	323
Hirondelle	42	323
Club Nicol	42	328
Triton Club	42	331
Lac-Edouard	42	341
Cherokee	42	349
Caribou	42	360
Club Grégoire	42	353
Summit Club	42	357
Summit	42	364
Brooks	42	366
Kiskissink	42	374
Van Bruyssel	42	378
Lac des Roches	42	384
Kondiaronk	42	388
Lizotte Club	42	396
Lac-Bouchette	42	418
Chambord	42	444
Hébertville (Alma)	42	477
Jonquière, QC ET / HE	516	AR 1855

TRAIN	KM	600	602
NAME / NOM		Saguenay	Saguenay
DAYS / JOURS		2,4	7
Jonquière, QC ET / HE	0	DP 0810	1110
Hébertville (Alma)	35	0839	1139
Chambord	68	0811	1211
Lac-Bouchette	94	0841	1241
Lizotte Club	114	1003	1303
Kondiaronk	124	1015	1315
Lac des Roches	126	1017	1317
Van Bruyssel	134	1025	1325
Kiskissink	136	1027	1327
Brooks	144	1038	1338
Summit	152	1044	1344
Summit Club	153	1046	1346
Club Grégoire	157	1051	1351
Caribou	160	1055	1355
Cherpeke	161	1057	1357
Lac-Edouard	168	1106	1405
Triton Club	177	1113	1413
Club Nicol	182	1117	1417
Hirondelle	187	1122	1422
Pearl Lake	187	1124	1424
Sanford	194	1130	1430
Stadacona	200	1137	1437
Iroquois Club	203	1140	1440
Lac-Malouin	206	1143	1443
Bi-Ma	208	1145	1445
Saint-Hilaire	210	1147	1447
Pont Beau-Jet	211	1148	1448
Faïne	212	1149	1449
Jacques-Cartier Club	216	1152	1452
Miquick	228	1203	1509
Rivière-à-Pierre	259	1240	1540
Rousseau	272	1300	1600
Hervy	283	1308	1700
Saint-Tite	283	1310	1719
Garneau	325	1311	1731
Grand'Mère	330	1312	1739
Shawinigan	340	1313	1748
Charette	359	1306	1806
Saint-Paulin	372	1513	1813
Saint-Justin	385	1517	1825
Joliette	434	1518	1854
L'Assomption	448	1519	1911
Le Gardeur	459	1520	1915
Pointe-aux-Trembles	465	1521	1923
Ahuntsic	485	1522	1937
Montréal, QC ET / HE (Central Station / Gare Centrale)	516	AR 1855	2015

30 * Stops on request / Arrêts sur demande.

42 Stops on request to detain and entrain, on at least 24 hours notice. / Arrêts sur demande pour laisser descendre et monter, sur préavis d'au moins 24 heures.

A-8



See/Voir 13, B4

B

See/Voir 13, B5

C

See/Voir 13,

A-17

