



Railway Association  
of Canada Association des chemins  
de fer du Canada

Winter / Hiver 2016

# *interchange*

## ONE-TRACK MIND

VIA Rail President Yves Desjardins-Siciliano's plan to optimize Canada's intercity passenger railway sector

## UNE VOIE BIEN PRÉCISE

Le plan du président de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, pour optimiser le transport voyageurs intérieurs au Canada

**PUBLIC POLICY INITIATIVES: RAIL SERVICE**  
INITIATIVES EN POLITIQUE PUBLIQUE : SERVICE FERROVIAIRE

**RAILWAY COMPETITION**  
LES CHEMINS DE FER ET LA CONCURRENCE

**SAFETY CULTURE**  
CULTURE DE LA SÉCURITÉ

HIGH-CAPACITY | PRECISION | RELIABILITY

**Plasser Canada**



## Leading the Way

Decades of research, development and technological innovations, working in partnership with North American railroads, has resulted in highly productive and reliable track maintenance machinery. Maximum track quality, minimum track occupancy and increased return on investment are a reflection of Plasser's commitment to providing the latest technology and solutions for today's m/w challenges. Plasser Canada – Your partner for life.



The Dispatch Console of Choice for 70% of North America's Class 1 Railroads



# HERE TODAY. HERE TOMORROW.

Timeless Reliability For Your Railroad Dispatch Communications.

More North America railroads depend on Avtec's IP-based Scout™ for their mission-critical communications than all alternatives combined. Proven with over 500 systems deployed, Scout offers unrivaled scalability and uptime, and unlimited lifespan.



consoles you can count on

100 Innovation Place  
Lexington, SC 29072  
[avtecinc.com](http://avtecinc.com)  
803.358.3248



>> DOING IT **RIGHT**

**We specialize in the following services:**

- **New Construction**
- **Civil Construction in Rail, Mining, Oil & Gas**
- **Production & Rehabilitation**
- **Signals & Communications**
- **Switching**
- **Flagging Operations**
- **Inspection Services**

>> Universal Rail Systems is Canada's leader in fully integrated railway services and project solutions. We excel in keeping trains on track and in motion, safely and reliably.

Our team of experienced railway professionals lead multi-phase, multi-year projects providing services to Class 1, regional, short line and industrial clients across Canada. Our culture of safety and quality ensures projects are delivered on-time and on-budget.

Our difference is our people – every one committed to doing it right and doing it well. We understand that relationships combined with expertise build and maintain good infrastructure.

*Universal Rail Systems. Doing it right.*

**Chairman:** Claude Mongeau

**President and CEO:** Michael Bourque

**Vice President, Public and Corporate Affairs:** Gérald Gauthier

**Director, Finance and Administration, and Treasurer:** Sandra Kazaka

**Art Direction and Design Lead:**  
Ivan Novotny (Taylor|Sprules)

**Editor-in-chief:** Alex Paterson

**Contributors:**

Michael Gullo  
Jamie Ives  
Sarah MacFadyen  
Jean Patenaude

*Published for*  
The Railway Association of Canada  
99 Bank Street, Suite 901  
Ottawa, ON K1P 6B9  
Phone: 613.567.8591  
Fax: 613.567.6726  
[www.railcan.ca](http://www.railcan.ca)

*Interchange* is published four times a year by

**NAYLOR**

ASSOCIATION SOLUTIONS  
1630 Ness Avenue, Suite 300  
Winnipeg, MB R3J 3X1  
800.665.2456

[www.naylor.com](http://www.naylor.com)

**Publisher:** Robert Phillips

**Group Publisher:** Angela Caroyannis

**Sales & Project Manager:** Kim Davies

**Editor:** Jeanie J. Clapp

**Marketing:** Emily Rodriguez

**Publication Director:** Megan Stanley

**Advertising Sales:** Jennifer Lemay, Bill Biber,  
Candace Bremner, Kristine Duder, Tracy Goltsman,  
Ralph Herzberg, Trevor Perrault, Matt Pierce,  
Norma Walchuk

**Layout & Design:** Barry Senyk

©2015 Naylor (Canada) Inc. All rights reserved. The contents of this magazine may not be reproduced by any means, in whole or in part, without the prior written consent of the publisher.

Return undeliverable Canadian addresses to:  
Naylor (Canada) Inc., Distribution Dept.  
1630 Ness Avenue, Suite 300  
Winnipeg, MB R3J 3X1

Canadian Publication Agreement #40064978

PUBLISHED NOVEMBER 2015/RAC-Q0116/1528



**12**

**12 One-track mind**

**VIA Rail President Yves Desjardins-Siciliano's plan to optimize Canada's intercity passenger railway sector.**

**Une voie bien précise**

**Le plan du président de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, pour optimiser le transport voyageurs interrives au Canada**

By/Par Sarah MacFadyen

**24 At your service**

**How recent public policy initiatives have impacted railway service in Canada.**

**À votre service**

**Les répercussions des récentes initiatives en politique publique sur le service ferroviaire au Canada**

By/Par Jean Patenaude

**32 Competition-driven**

**Addressing the issue of railway market power.**

**Force motrice : concurrence**

**La question du pouvoir de marché des chemins de fer**

By/Par Michael Gullo

**38 Cultural shift**

**New RAC initiative aims to improve railway safety culture.**

**Virage culturel**

**Une nouvelle initiative de l'ACFC vise à améliorer la culture de la sécurité**

By/Par Jamie Ives

**45 Review and appeal**

**How the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a recourse mechanism for Canada's railways.**

**Révision et appel**

**Le Tribunal d'appel des transports du Canada assure un mécanisme de recours aux chemins de fer du Canada**

**50 RAC news**

**Nouvelles - ACFC**

**REGULAR FEATURES**

**7 President's message**

**Elections present new challenges, opportunities for railway industry**

**Le message du président**

**Les élections : des défis et des possibilités pour le secteur ferroviaire**

**52 Index to Advertisers**

Cover photo: VIA Rail

# WE'RE AFRAID OF HEIGHTS.

**And you should be too.**

Current locomotive sandbox refilling practices are inefficient and dangerous. Cyclonaire's SandMaster System optimizes the safety of your service platform technicians by eliminating the need to climb on top of a locomotive. It's a single-position sanding station that delivers sand pneumatically to the sandbox from the ground. We're here to **keep your boots on the ground.**

ONE WORLD-GLOBAL SERVICES  
**cyclonaire**<sup>®</sup>  
PNEUMATIC CONVEYING SYSTEMS



[cyclonaire.com](http://cyclonaire.com)  
(800) 811-4940

# President's message | Le message du président



By/Par Michael Bourque

## Elections present new challenges, opportunities for railway industry

## Les élections : des défis et des possibilités pour le secteur ferroviaire

**There are a lot of fresh faces** on Parliament Hill these days. With dozens of new members of Parliament and 30 additional seats in the House of Commons following October's election, Ottawa looks very different than it did only a few months ago.

Elections present significant challenges and opportunities for stakeholders of all kinds, including industry associations like ours. Many Canadians, including our elected officials, are unfamiliar with Canada's railway industry and its importance to the economy. We will need to engage with a host of newcomers – ministers, MPs and senior officials, to name a few – to provide fact-based information, answer questions and support our claims. A new parliamentary session is a chance to tell our story.

The Railway Association of Canada represents more than 50 railway companies transporting 75 million people and some \$280 billion worth of goods in Canada each year. Our membership consists of Class 1 railways – CN, CP and large US-based companies – as well as shortline and industrial railways in the freight industry. We also represent intercity, commuter and tourist railways in the passenger sector. Working with these companies in Canada, we advocate on behalf of our members and associate members to ensure the railway industry remains globally competitive, sustainable and, most importantly, safe. We work collaboratively with governments so that Canada's safety and economic regulatory environments allow our members to grow and succeed. We are involved in a host of activities, from dangerous goods training and outreach to rules and policy development.

Safety is a key part of the railways' agenda. We are constantly at work with customers, community representatives, first responders and government officials to

**Avec des dizaines de nouveaux députés** et 30 sièges supplémentaires à la Chambre des communes à la suite de l'élection d'octobre, Ottawa a bien changé depuis quelques mois.

Toute élection présente des défis et possibilités de taille, notamment pour les associations sectorielles comme la nôtre. De nombreux Canadiens, y compris nos élus, connaissent mal le secteur ferroviaire et son importance pour l'économie. Nous devrons nouer le dialogue avec tous ces nouveaux venus pour leur fournir des renseignements factuels, répondre à leurs questions et appuyer nos revendications.

L'ACFC représente plus de 50 chemins de fer qui transportent 75 millions de voyageurs et quelque 280 milliards \$ en marchandises chaque année au Canada. Nous comptons parmi nos membres des chemins de fer de classe 1 (le CN, le CP et de grandes sociétés américaines), d'intérêt local et industriels dans le transport marchandises, ainsi que des chemins de fer intervilles, de banlieue et touristiques dans le transport voyageurs. Nous faisons valoir les intérêts de nos membres et membres associés afin que le secteur ferroviaire demeure concurrentiel au niveau mondial, écologiquement durable, et surtout sûr.

Nous collaborons avec les gouvernements de façon que le contexte réglementaire au Canada permette à nos membres de grandir et de réussir. Nos nombreuses activités vont de la formation et des communications sur les matières dangereuses à l'élaboration de règles et de politiques.

La sécurité est au cœur des préoccupations des chemins de fer. Nous travaillons avec les clients, les représentants communautaires, les premiers répondants et les fonctionnaires afin de respecter l'engagement indéfectible de notre secteur envers la sécurité, et de le faire connaître.

Les chemins de fer du Canada figurent parmi les plus sûrs au monde. Leur taux



develop, implement and inform about our industry's unwavering commitment to safety. Canadian railways are among the safest in the world. The industry's accident rate has steadily declined during the last 10 years in the face of increasing workload to support Canada's growing economy and international trade gateways. The trend shows an already safe industry getting safer. This is the strongest possible endorsement of the

two complementary pillars of Canada's railway safety regime – robust regulatory oversight and enforcement combined with strong and effective Safety Management Systems and safety culture.

One of the ways we interact with government is by working together to develop rules and regulations. Transport Canada regulates rail safety under the *Railway Safety Act*, which has been reviewed, improved and

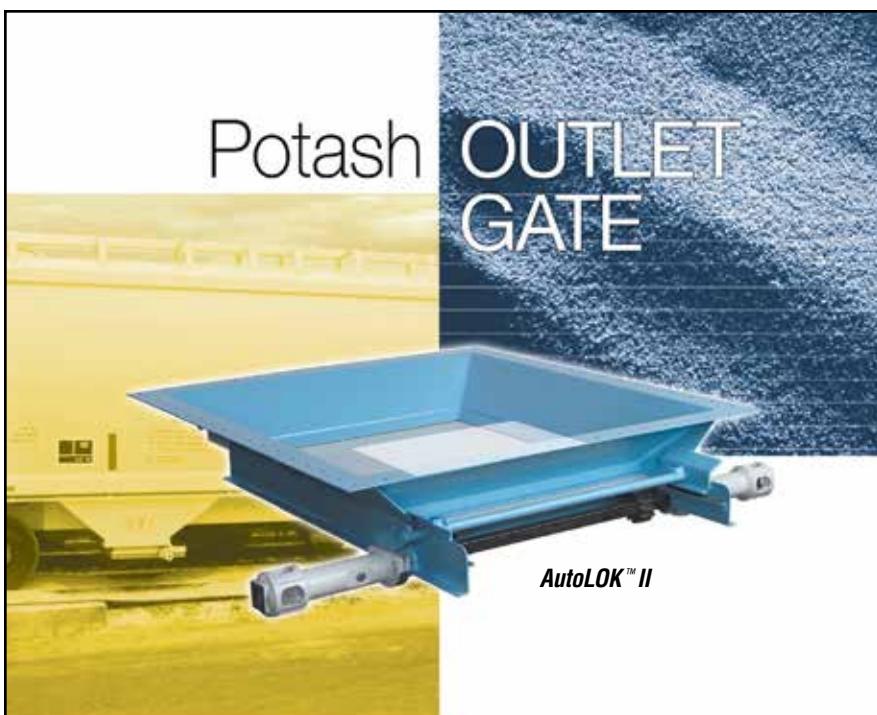
amended multiple times, most recently as the *Safer Railways Act* of 2012 and the *Safe and Accountable Rail Act* of 2015. Based on best practices across transportation modes around the world, the government recognizes the role railway companies must play in managing safety. As part of a smart regulatory approach, experts within the industry write the first draft of operating rules. These are submitted to labour groups and others for consultation, and are reviewed by rail safety officials at Transport Canada. Once they are satisfied with a rule, it is approved by the minister of transport and then has the full force of regulation with all the enforcement and penalties available to regulators. This approach has enabled Transport Canada to implement new safety rules in a fraction of the time it would take to create a new regulation. This, in part, has been one of the reasons railways have been able to improve safety across their network.

Over the years, Canada's railway industry has developed important rules and standards, including the Canadian Rail Operating Rules, the Track Safety Rules and the Medical Rule for Safety Critical Positions. Most of these have been further revised and improved over time to allow for the use of new technologies and innovative procedures. All told, railways must comply with dozens of regulations and hundreds of prescriptive safety rules as part of this robust regulatory system. In the last three years alone, RAC participated in developing new train securement and operating practices, and updated tank car standards and many other measures, all of which will contribute to improving safety.

We welcome safety regulation, and we appreciate the opportunity to work with our members, labour groups, security experts, the Transportation Safety Board, Transport Canada and others toward our goal of zero accidents.

Railway economic regulation, on the other hand, is a much more complex story.

For years, a commercial framework has enabled railway companies to



## Miner's Versatile 30 x 30 AutoLOK™ II Improves Performance

Our gates are reliable and easy to operate. They open and close to tight tolerances and provide full perimeter sealing. Potash shippers will enjoy these features in a proven outlet gate:

- Stainless steel frame and runner channels
- Corrosion-resistant and lining-friendly
- New larger clear opening provides easy access to car interior

[www.minerent.com/rac](http://www.minerent.com/rac)



Perfecting Railcar Performance

■ Draft Gears ■ Side Bearings ■ Gates ■ Unloading Systems ■ Hatch Covers ■ Brake Beams ■ TecPak® Springs  
© 2015 Miner Enterprises, Inc.

d'accidents a diminué de façon constante depuis dix ans, malgré une augmentation de l'activité ferroviaire. La tendance montre que notre secteur déjà sûr s'améliore encore. C'est probablement la meilleure caution que peuvent recevoir les deux piliers complémentaires du régime de sécurité ferroviaire du Canada : des systèmes de gestion de la sécurité solides et efficaces combinés à une surveillance réglementaire et à une mise en application rigoureuses.

Nous travaillons notamment avec le gouvernement pour élaborer des règles et règlements. Transports Canada réglemente la sécurité ferroviaire en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui a souvent été modifiée et améliorée, le plus récemment par la *Loi améliorant la sécurité ferroviaire* de 2012 et la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* de 2015. Le gouvernement reconnaît le rôle que doivent jouer les chemins de fer dans la gestion de la sécurité. Dans

le cadre d'une approche intelligente de la réglementation, les experts du secteur rédigent la première ébauche des règles d'exploitation. Celles-ci sont ensuite soumises à des groupes syndicaux et autres pour consultation et sont examinées par des fonctionnaires de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. S'ils en sont satisfaits, le ministre des Transports les approuve et elles ont alors force de règlement, ce qui confère un pouvoir d'application et de sanction aux régulateurs. Cette approche a permis à Transports Canada de mettre rapidement en œuvre de nouvelles règles de sécurité, ce qui explique en partie pourquoi les chemins de fer ont pu rehausser la sécurité à l'échelle de leur réseau.

Le secteur ferroviaire du Canada a élaboré d'importantes règles et normes, dont le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, le Règlement sur la sécurité ferroviaire et le Règlement médical pour les postes essentiels à la sécurité. La plupart

ont subi des révisions et améliorations supplémentaires pour permettre l'utilisation de nouvelles technologies et de marchés à suivre innovatrices.

Rien que dans les trois dernières années, l'ACFC a participé à l'élaboration de nouvelles pratiques d'immobilisation des trains et d'exploitation et mis à jour les normes concernant les wagons-citernes et de nombreuses autres mesures; le tout contribuera à rehausser la sécurité.

Nous voyons d'un bon œil la réglementation de la sécurité, et nous sommes ravis de pouvoir travailler avec nos membres, des groupes syndicaux, des experts en sécurité, le Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et d'autres à atteindre le zéro accident.

La réglementation économique des chemins de fer, toutefois, est une histoire beaucoup plus complexe.

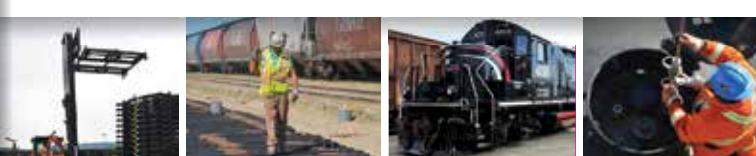
Depuis des années, un cadre commercial a permis aux chemins de fer de contribuer de manière exceptionnelle à l'économie canadienne et à sa compétitivité. L'expansion du commerce



**Innovative Rail Support Services**

Preferred service provider for leading blue chip industrial and transportation companies across North America.

- Industrial Rail Switching & Material Handling
- Transload Services
- Track Construction & Maintenance
- Railcar & Locomotive Repair
- Railcar Storage
- Rail Reclamation & Material Sales
- Short Line Railway Operations



✉ info@candoltd.com ☎ Toll-Free 1.866.989.5310

**candoltd.com**

contribute in an exceptional way to the Canadian economy and its competitiveness. Competitive and efficient railways are central to growing Canadian trade and to our overall economic success. Innovation and investment in a competitive market has led to significant productivity gains that have been shared with customers in the form of low prices. Canadian freight railways have the lowest rates in the world.

Imposing new economic regulation on railways does not always result in better service for shippers. Rail is just one element of a complex supply chain. Any change imposed in response to an event – such as a record-cold winter – can reverberate throughout the supply chain, affecting customers and businesses in a negative way.

As we form new relationships with key officials – elected and unelected from coast to coast – our industry will work collaboratively with government to ensure our members operate safely and efficiently to the benefit of the Canadian economy. That is our role. ■

canadien et notre succès économique global passent par des chemins de fer concurrentiels et efficaces. L'innovation et l'investissement ont entraîné d'importants gains de productivité qu'on a partagés avec les clients sous la forme de baisses de prix. Les chemins de fer canadiens proposent les tarifs les plus bas au monde.

Imposer une nouvelle réglementation économique aux chemins de fer n'améliore pas toujours le service aux expéditeurs. Le chemin de fer n'est qu'un maillon dans une chaîne d'approvisionnement complexe. Tout changement imposé en réaction à un événement, tel qu'un hiver aux froids records, peut avoir des répercussions dans toute la chaîne d'approvisionnement.

À mesure que nous formerons des relations avec des fonctionnaires clés, élus et non élus, notre secteur veillera, en collaboration avec le gouvernement, à ce que ses membres exercent leurs activités efficacement et en toute sécurité pour le bien de l'économie canadienne. Voilà notre rôle. ■



www.fsr.ca      1-888-993-6738  
Elite Rail Equipment Innovation

# NAVIGATE BEYOND

INNOVATIVE ROAD-TO-RAIL SOLUTIONS



**OTHER APPLICATIONS AVAILABLE!**  
Featuring: Hi-Rail RotoDump with Loglift Crane



Rail Transfer Facility  
Local and US Truck Fleet  
Warehousing & Outside Storage  
Concord - Welland

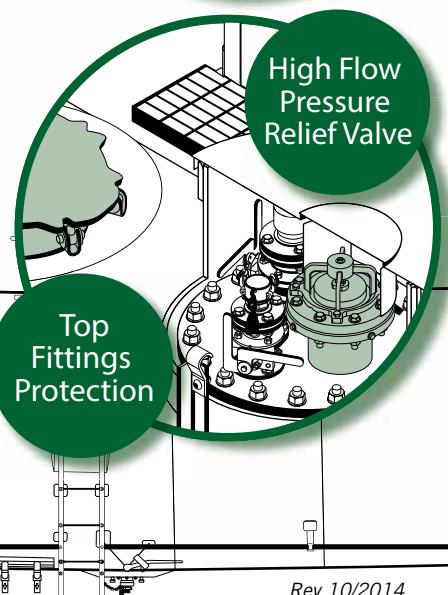
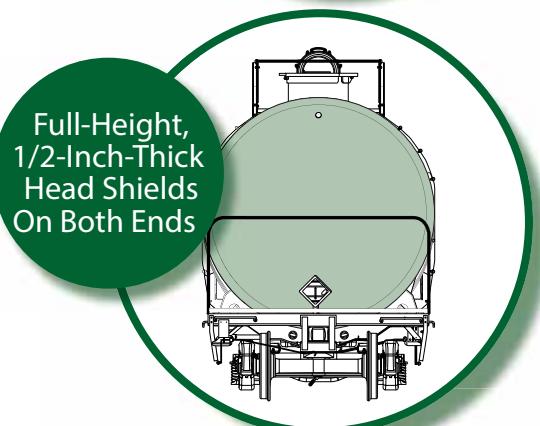
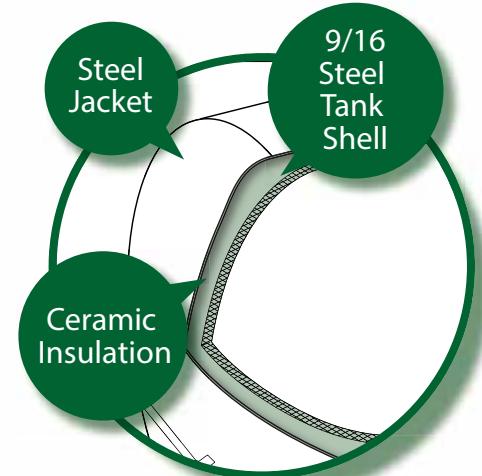
191 Ridge Road  
Welland, Ontario  
Canada L3B 5N7  
  
Canada & US 1-800-565-8823  
905-658-2592  
905-669-1988 ext 148



# THE TANK CAR OF THE FUTURE IS READY TODAY

Our new *Tank Car of the Future* is designed to keep people safe, protect the natural environment, and prevent loss of valuable product. We offer two designs engineered and built to high standards for crude and ethanol service. When it comes to building new tank cars, Greenbrier is the safe choice.

Optimal Service	Crude	Ethanol
Gallon Size	28,400	30,100
Shell Thickness	9/16"	9/16"
Head Thickness	1/2"	1/2"
Pressure Relief Valve	27,000 SCFM	27,000 SCFM
Coiled	YES	NO
Insulated Jacket	YES	NO
Thermal Protection	YES	YES
Load Limit	191,800 lbs.	195,000 lbs.
Gross Weight Rail	286,000 lbs.	286,000 lbs.



**THE  
GREENBRIER  
COMPANIES**

<http://www.gbrx.com>

1-800-343-7188

marketing.info@gbrx.com



Rev 10/2014

# One-track mind

**VIA Rail President Yves Desjardins-Siciliano's plan to optimize Canada's intercity passenger railway sector.**

By Sarah MacFadyen

# Une voie bien précise

**Le plan du président de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, pour optimiser le transport voyageurs intervilles au Canada**

Par Sarah MacFadyen

**It has been a little more than a year and a half** since Yves Desjardins-Siciliano took the helm of VIA Rail. He wasn't new to the Crown corporation – he had been VIA Rail's Chief Corporate and Legal Officer and Corporate Secretary since 2010 – but he admits that he still found his new role challenging, albeit equally rewarding.

When Desjardins-Siciliano was appointed as VIA Rail's President and Chief Executive Officer in May 2014, the Crown corporation was facing a decline in passengers and in revenue within its popular Quebec City-Windsor corridor. Since then, passenger revenue has grown by more than 5 per cent and ridership has increased. In fact, for the first time since 2008, VIA Rail is seeing passenger revenue and ridership grow simultaneously throughout its entire network.

This trend is just the beginning, he says. Desjardins-Siciliano is proud of what VIA Rail has accomplished during the past year and a half – the beginning of what he hopes will be a rebirth of Canada's national intercity passenger rail service.

His long-term strategy to boost business hinges on building a dedicated track for VIA Rail in the Toronto-Ottawa-Montreal corridor, which he says would result in vastly improved intercity rail service in Canada.

Better service – increased frequencies, improved schedules, reliable on-time performance and shorter trip times – lead to increased ridership, he says.

**Il y a un peu plus d'un an et demi** qu'Yves Desjardins-Siciliano a pris les rênes de VIA Rail. Il n'était pas un inconnu pour la société d'État : il était chef des Services corporatifs et juridiques, et secrétaire corporatif depuis 2010. Cependant, il admet trouver que son nouveau rôle est exigeant, mais tout aussi enrichissant.

Quand il a été nommé président et chef de la direction en mai 2014, le nombre de voyageurs et les revenus étaient en baisse dans le corridor Québec-Windsor. Depuis, les revenus voyageurs ont grimpé de plus de 5 % et l'achalandage s'est accru. En fait, pour la première fois depuis 2008, les revenus voyageurs et l'achalandage augmentent dans tout le réseau.

Et ce n'est qu'un début, dit-il.

M. Desjardins-Siciliano est fier de ce que VIA Rail a accompli depuis un an et demi, soit la genèse de ce qu'il espère être une renaissance du service ferroviaire voyageur national du Canada.

Sa stratégie à long terme pour stimuler les affaires repose sur l'aménagement d'une voie réservée à VIA Rail dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal qui, selon lui, entraînerait une importante amélioration du service ferroviaire intervilles.

Un meilleur service – fréquences augmentées, horaires améliorés, service ponctuel et temps de trajet raccourcis – amène une hausse de l'achalandage, ajoute-t-il.



*“There is an emergence, a renaissance, of passenger rail enthusiasm by Canadians and all the conditions are present to build a dedicated infrastructure and make it a relevant service.”*

*« On peut voir une recrudescence de l'enthousiasme des Canadiens pour le service ferroviaire voyageurs, et toutes les conditions se réunissent pour que nous aménagions une infrastructure réservée. »*

Photo: VIA Rail

For example, from 2000 to 2011, VIA Rail ran five trains a day between Ottawa and Toronto. During that 11-year period, ridership increased by 25 per cent – or approximately 2 per cent each year. In 2012, it added two frequencies and the next two years saw a jump in ridership of 36 per cent.

Today, 87 per cent of travel between Ottawa, Toronto and Montreal is by car, six per cent is by plane and five per cent is by train. Desjardins-Siciliano thinks a dedicated passenger-rail track between Toronto, Ottawa and Montreal is the only way to increase the rail's share over the car.

Some people think high-speed trains – which move passengers from point A to point B as quickly as possible with no stops in between – are the answer, Desjardins-Siciliano says. But he argues that most of the travellers VIA Rail aims to attract live between the metropolitan areas of Toronto, Ottawa and Montreal, in places like Brockville and Kingston, for example. If VIA Rail can provide better service to these communities, it will also improve service into and out of those major cities. Desjardins-Siciliano believes this approach will result in the growth necessary to eliminate its operating deficit in the

Par exemple, de 2000 à 2011, VIA Rail offrait cinq trains par jour entre Ottawa et Toronto. Au cours de cette période, l'achalandage a augmenté de 25 %, ou d'environ 2 % par année. En 2012, VIA Rail a ajouté deux fréquences, et les deux années subséquentes ont vu l'achalandage bondir de 36 %.

Aujourd'hui, 87 % des déplacements entre Ottawa, Toronto et Montréal se font par automobile, 6 % par avion et 5 % par train. M. Desjardins-Siciliano croit qu'une voie réservée au service voyageurs sur cet itinéraire constitue la seule manière de rehausser la part de marché du train.

Certains pensent que les trains à grande vitesse, qui vont directement du point A au point B aussi rapidement que possible, constituent la réponse, fait observer M. Desjardins-Siciliano. Cependant, la majorité des voyageurs que VIA Rail vise à attirer demeurent entre ces grandes villes, à des endroits comme Brockville et Kingston. Si VIA Rail peut assurer un meilleur service à ces communautés, elle améliorera aussi le

Quebec City-Windsor corridor and help improve the overall financial performance of the company, thus ensuring its future.

Sarah MacFadyen recently sat down with Desjardins-Siciliano in Ottawa to learn about his long-term plan for VIA Rail and what it will take to make this vision a reality.

#### **How would you categorize the state of VIA Rail when you took the helm?**

That is the interesting thing. The industry is a growth industry. There is more and more passenger rail service in Canada today, whether it is the regional services like GO Transit in Toronto, AMT in Montreal, West Coast Express in B.C., or light rail corridors like the one they are building here in Ottawa. Passenger rail is growing regionally and within metropolitan areas. Despite this general trend, the national intercity service was shrinking. VIA Rail was losing passengers. Revenue growth was below GDP and its operating deficit was being managed by reducing service levels.

So the first thing we had to do was to address the commercial challenge and reverse those negative trends. To do so, we took stock of what

service en direction et en provenance de ces grandes agglomérations. Il croit que cette approche entraînera la croissance nécessaire pour éliminer le déficit d'exploitation dans le corridor Québec-Windsor, aidera à solidifier le rendement financier de la société, et assurera ainsi son avenir.

Sarah MacFadyen a récemment rencontré M. Desjardins-Siciliano à Ottawa afin d'en savoir davantage au sujet de son plan à long terme pour VIA Rail et de ce qu'il faut pour transformer cette vision en réalité.

#### **Dans quel état était VIA Rail quand vous en avez pris les rênes?**

Voilà le premier aspect intéressant. Le secteur est en plein essor. Il y a de plus en plus de services ferroviaires voyageurs au Canada : des services régionaux comme GO Transit à Toronto, l'AMT à Montréal, West Coast Express en Colombie-Britannique, ou les corridors pour train léger sur rail comme celui qu'on aménage ici à Ottawa. Le service voyageurs est en croissance en région et dans les zones métropolitaines. Malgré cette tendance

North America's leading  
locomotive freeze protection  
is **NOW AVAILABLE FOR**  
**PASSENGER CARS**

## **Keep passenger cars on track, no matter what Mother Nature brings**

### **Reliable freeze protection to minimize downtime**

GURU® PC dual-voltage ambient-sensing valves provide freeze protection for passenger car water-bearing systems. With the GURU® PC lead-free valve and self-regulating heater, refilling water tanks can be done quickly after a purge to get the car back into service.

- High flow design enables rapid draining
- Valve is completely mechanical
- Heater can be hard-wired into electrical system
- Minimal maintenance
- Easy installation

For more information, please contact us at [info@thermomegitech.com](mailto:info@thermomegitech.com) or visit us online at [www.thermomegitech.com/railroad](http://www.thermomegitech.com/railroad).



**GURU® PC SELF-ACTUATING AMBIENT-SENSING  
FREEZE PROTECTION VALVES**

 **ThermOmegaTech®**

[www.ThermOmegaTech.com](http://www.ThermOmegaTech.com)

THE WORLD LEADER IN SELF-ACTUATED  
TEMPERATURE CONTROL SOLUTIONS

was happening in the industry and basically imitated it by adjusting capacity on existing trains and adding frequencies where we saw latent demand – all on a market-based schedule. This resulted in more passengers choosing the train over their car more often while recognizing the greater economic value of the service.

The second challenge was even more fundamental. We needed to address the structural problem of the business: the inability to respond to the market's demand for more frequencies, shorter trip times and reliable on-time performance. These factors explain the recurring operating deficits of VIA Rail. That led to the notion of building a dedicated corridor for passenger rail between Toronto, Ottawa and Montreal. That is what regional passenger rail services have been doing. Today, GO Transit owns 80 per cent of its rail infrastructure; AMT in Montreal owns a growing part of its infrastructure.

#### **Why are rail lines dedicated to passenger trains so important to VIA Rail's survival?**

If you control your infrastructure a few things come about. First, the infrastructure would be built

générale, VIA Rail perdait des voyageurs, les revenus croissaient moins vite que le PIB et la société gérait le déficit d'exploitation en réduisant les niveaux de service.

Donc la première chose à faire était de renverser ces tendances négatives. Pour ce faire, nous avons imité ce qui se faisait ailleurs dans le secteur en augmentant la capacité dans les trains et en ajoutant des fréquences où nous percevions une demande latente, le tout selon un horaire fondé sur le marché. Résultat? Plus de voyageurs ont choisi le train plutôt que leur voiture plus souvent tout en reconnaissant la valeur économique supérieure du service.

Ensuite, nous devions aborder le problème structurel de l'exploitation, soit l'inaptitude à répondre à la demande du marché : plus de fréquences, des temps de trajet raccourcis et un service ponctuel. Ces facteurs expliquent les déficits d'exploitation récurrents de VIA Rail. D'où l'idée d'aménager un corridor réservé au service voyageurs entre Toronto, Ottawa et Montréal. C'est ce que les services voyageurs régionaux ont fait. Aujourd'hui, GO Transit est propriétaire



#### **TRANSTRONIC inc.**

A DEVELOPER AND MANUFACTURER OF ELECTRONIC EQUIPMENT FOR THE RAILROAD AND TRANSIT INDUSTRY SINCE 1990

- POWER INVERTERS
- BATTERY CHARGERS
- VOLTAGE MONITORS
- CURRENT MONITORS
- TIMERS
- DC POWER SUPPLIES
- ELECTRONIC BELLS
- CHARGER-BOOSTERS
- CUSTOM DESIGNS

1-800-380-9424

WWW.TRANSTRONIC.QC.CA



#### **Your Customs Broker Speaks Many Languages to Smooth Your International Trade Needs.**

##### **SIMA**

Tariffs change by the minute. Customs Rulings change by the hour. Borders can change daily. Your customs broker never stops keeping you ahead of change. Red tape is our territory; clear thinking is our remedy. Trucks, trains, planes and boats move your goods but your professional customs broker smooths the path.

##### **CITES**

Having problems with the 75,392 import tariffs and their regulations? Get professional help and with it, peace of mind and an improved bottom line.

##### **D&T**

##### **EEC**

##### **FTA**

##### **GATT**

##### **GST**

##### **ISO**

##### **NAFTA**



#### **Summit Customs Brokers**

A Division of Summit International Trade Services Inc.

Offices throughout British Columbia and the Yukon

**1-800-663-4080**

and maintained for passenger trains that travel at speeds of 100 m.p.h. Thus, passenger comfort is greatly enhanced. Second, the infrastructure would be available to meet market demand – you can add frequencies and schedule trains for times that are most requested by the travelling public. Finally, the economic potential of the service would be realized as more passengers choose the train over their car – because the travel time by train would be shorter than by car, the service would be available when needed and its schedule would be reliable. Those are the reasons millions of Canadians use regional passenger rail services every day in and around Toronto and Montreal. We believe the same could be true for VIA Rail if it operated an intercity service with a dedicated corridor.

I think we are in a very lucky spot. There is an emergence, a renaissance, of passenger rail enthusiasm by Canadians and all the conditions are present to build a dedicated infrastructure and make it a relevant service. Interest rates are low and large-scale infrastructure investments are currently being sought after. As well, some of Canada's largest pension funds, railway builders and equipment manufacturers have experience with passenger rail around the world.

#### **Why do you think there is an interest or appetite for rail at this time, when we have been so focused on cars for so long?**

Because of the lack of alternatives. The reality is that there is no room to grow more roads – I'm talking about in and out of

de 80 % de son infrastructure ferroviaire et la part de l'AMT à Montréal est en croissance.

#### **Pourquoi les lignes ferroviaires réservées revêtent-elles autant d'importance pour la survie de VIA Rail?**

Posséder son infrastructure présente certains avantages. Tout d'abord, nous aménagerions l'infrastructure pour des trains voyageurs roulant à 100 mi/h, pour le plus grand confort des voyageurs. Ensuite, nous pourrions répondre à la demande du marché : ajouter des fréquences et mettre des trains à l'horaire aux heures où la demande est la plus forte. Enfin, nous réaliserions le potentiel économique du service parce qu'un nombre croissant de voyageurs choisirait le train plutôt que leur voiture pour son temps de trajet plus court, son service au moment voulu et son horaire fiable. C'est pour ces raisons que des millions de Canadiens utilisent les services voyageurs régionaux chaque jour à Toronto, à Montréal et dans leurs environs respectifs. Nous croyons qu'il en serait de même pour VIA Rail si elle exploitait un service interville le long d'un corridor réservé.

Je crois que le moment est propice. On peut voir une recrudescence de l'enthousiasme des Canadiens pour le service ferroviaire voyageurs, et toutes les conditions se réunissent pour que nous aménagions une infrastructure réservée. Les taux d'intérêt sont faibles, et les grands investissements en infrastructure sont recherchés.

#### **Pourquoi pensez-vous qu'il existe un intérêt pour le service ferroviaire en ce moment, alors que nous favorisons l'automobile depuis si longtemps?**

En raison du manque de solutions de recharge. Il n'y a plus d'espace pour construire de nouvelles routes aux points d'entrée et de sortie des grands centres urbains. Aujourd'hui, le trajet en voiture de Montréal à Ottawa peut facilement prendre près de 3 heures. Et le problème ne se trouve pas entre le lac des Deux Montagnes et l'entrée de la 417, mais bien entre l'entrée de la 417 dans Ottawa et la Colline du Parlement, et entre le centre-ville de Montréal et le lac des Deux Montagnes, où vous pouvez perdre presque deux heures. Et cela peut être encore pire à Toronto.

Ce problème de congestion routière a poussé les navetteurs à regarder du côté du transport en commun. Les gouvernements provinciaux leur ont offert des solutions de recharge ferroviaires comme GO Transit et l'AMT. La prochaine étape est de les amener à penser au train pour les déplacements hors région. Et nous avons constaté qu'une fois que les gens voyagent par VIA Rail, ils reviennent : c'est le cas de 73 % de nos voyageurs. Nous devons seulement les attirer une première fois et leur offrir l'excellent service à bord qui fait notre renommée. Mais même un service exceptionnel ne peut compenser des fréquences trop faibles, des temps de trajet trop longs et, surtout, un service non ponctuel.

**CANADA'S RAILWAYS**

# Our Wheels are always Turning

Over 3,000 locomotives pulling over 72,000 freight cars move the equivalent of 130 tons of products across the country every day, 365 days a year.

**PULLING for CANADA**

[railcan.ca](http://railcan.ca)

Railway Association of Canada



Photo: VIA Rail

urban centres. Today, driving from Montreal to Ottawa can easily take two hours and 45 minutes to three hours. And the problem is not between Lac des Deux Montagnes and the entry to highway 417. It is from the entry point of the 417 to Parliament Hill and from downtown Montreal to Lac des Deux Montagnes – that is where you can waste almost two hours. The same phenomenon can actually be worse into and out of Toronto.

The road congestion issue in and out of urban centres has driven commuters to look at public transit alternatives. Provincial governments have offered them rail alternatives such as GO transit and AMT. The natural extension for those same passengers is getting them to consider the train when they go beyond the regional service. And what we have seen is, once people use VIA Rail, they will use it again. Seventy-three per cent of our passengers are repeat passengers. We just have to get them to try it once and deliver the stellar on-board service

#### **Quels défis affrontez-vous dans votre objectif de réaliser le potentiel de VIA Rail et de rehausser l'achalandage comme vous le vouliez?**

Changer la vieille perception que nous sommes dans un marché de trajets complets, c'est-à-dire Ottawa à Toronto, Montréal à Toronto. C'était le fondement de 30 ans d'études sur les trains à grande vitesse et la perception des gens de VIA Rail ainsi que de nombreux autres. Transformer ce mode de pensée nous posait un défi énorme. Mais le succès nous a donné raison.

En réinstaurant des arrêts et en privilégiant les marchés intermédiaires, nous avons vu l'achalandage et les revenus remonter. Cela a montré au public que la desserte des liaisons Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto sera un avantage accessoire de la desserte des Belleville, Kingston et autres. Ce sont les points intermédiaires qui justifient que VIA Rail

for which we are most recognized. But even great customer service cannot make up for too few frequencies, slow trip times and, most importantly, unreliable on-time service.

**What are the challenges you face in reaching VIA Rail's potential and increasing ridership the way you wanted to?**

Changing the perception that the market is end to end – Ottawa to Toronto, Montreal to Toronto. That was a long-held view. That was what 30 years of high-speed train studies were based on and that is what people at VIA Rail and many others thought was the business we were in. Changing that view was a big challenge. But nothing speaks louder than success.

By reinstating stops and by focusing on the intermediary markets, ridership picked up and revenue picked up, which kind of confirmed to people that maybe, yes, you will still serve Montreal to Toronto and Ottawa to Toronto, but that will be a collateral benefit of serving the Bellevilles, the Kingstons, the Cornwalls, the Smiths Falls and the Alexandrias. It is the points in between that justify why VIA Rail should remain a public service owned by the Government of Canada.

**What is your vision for the VIA Rail of the future? Where do you see it going?**

I think VIA Rail is really made up of three "types" of businesses. There is its core business in the corridor between Quebec City and Windsor, and that is more than 80 per cent of its revenue and 90 per cent of its ridership. The second business is its long-haul business between Montreal and Halifax called "The Ocean" and between Toronto and Vancouver called "The Canadian." These are its iconic train services that are mainly about tourism but are also intercity options in those regions of the country. And the third area is what we call VIA Rail's regional services, which serve remote areas of Canada with no other means of affordable, year-round transportation.

When you look at those three areas, the future that I see for VIA Rail is a corridor, from Quebec City to Windsor that does not rely on public funding for its operation because passenger volumes cover the operating costs. That way, government funding could be focused on supporting and improving the services that will never be self-funding: the remote services or the long-haul services. That is where the government funding is justified to meet its greater policy objectives and where demand cannot support operating costs.

From a capital point of view, VIA Rail may remain a national asset. The operating company, its equipment and any rail infrastructure it owns should



**PERFORMANCE-DRIVEN SOLUTIONS  
FOR WHATEVER TRACK YOU'RE ON.**

**Amsted Rail®**

Shaping the future of heavy haul rail

[amstedrail.com](http://amstedrail.com)



Largest global freight wagon component manufacturer | Leader in freight wagon asset monitoring technology

More than a century of manufacturing expertise | 40 locations on 6 continents

Serving every facet of the freight market

reste un service public appartenant au gouvernement fédéral.

### Quelle est votre vision de l'avenir de VIA Rail?

Je crois que VIA Rail se compose de trois « types » de sociétés. Il y a ses activités de base dans le corridor Québec-Windsor, qui comptent pour plus de 80 % de ses revenus et 90 % de son achalandage. Le deuxième type correspond à ses trajets longs parcours entre Montréal et Halifax (« l'Océan ») et entre Toronto et Vancouver (« le Canadien »). Ce sont là ses services emblématiques qui sont essentiellement touristiques, mais aussi intervilles dans ces régions du pays. Et le troisième type est ce que nous appelons les services régionaux de VIA Rail, ceux desservant les régions éloignées du Canada qui ne disposent d'aucun autre mode de transport abordable toute l'année.

Dans ces trois sphères, je vois comme avenir pour VIA Rail un corridor

de Québec à Windsor qui ne compte pas sur le financement public, parce que les volumes de voyageurs y couvrent les frais d'exploitation. Ainsi, le financement gouvernemental irait au soutien et à l'amélioration des services qui ne s'autofinanceront jamais : les services en régions éloignées et longs parcours.

VIA Rail peut demeurer un actif national. La société, son équipement et toutes ses infrastructures ferroviaires doivent rester la propriété du gouvernement, car ils sont destinés à servir les intérêts du public. Mais les utilisateurs doivent payer les frais d'exploitation, le carburant, les équipages et l'entretien, là où c'est commercialement faisable, et les profits générés par les segments comme le corridor Québec-Windsor doivent compenser les pertes des services qui existent comme mesures d'intérêt public.

### Comment réaliserez-vous votre vision?

Vous devez simplement aménager un corridor réservé aux trains voyageurs

dans le corridor Québec-Windsor achalandé et commercialement viable, en commençant par les tronçons Toronto-Ottawa-Montréal. Pourquoi? Parce que nous devons régler le problème numéro un : la fiabilité du service, c.-à-d. des trains qui partent et arrivent à l'heure 98 % du temps. De plus, nous devons réduire au minimum le temps de trajet. L'environnement de voie partagé empêche la réalisation de ces deux composantes clés de fiabilité.

Les trains de VIA Rail peuvent rouler jusqu'à 110 mi/h. En moyenne, ils roulent à moins de 65 mi/h, car l'infrastructure est conçue pour de plus basses vitesses et des trains marchandises plus lourds. Les voyageurs de VIA Rail ont besoin d'une infrastructure conçue et exploitée pour le confort et la vitesse.

Cet environnement ne répond plus aux impératifs commerciaux d'un service ferroviaire voyageurs moderne.

WHO'S  
ON BOARD

TMTrademark owned by VIA Rail Canada Inc.

# HERZOG

## Railroad Services of Canada, LTD.

**Car Topper**

- Tie distribution and loading
- OTM distribution and loading
- Bulk material loading and unloading
- Ability to traverse cars of varying height

**Rail Unloading Machine**

- Safe, fast, efficient CWR unloading
- Highway and rail mobilization
- Curve, tangent, single or double unloading

**Multi Purpose Machine**

- Self-propelled
- Grading, ditching and crossing work
- Rail, tie, ballast and OTM unloading and loading

**LIDAR Truck**

- High precision GNSS inertial system and Lidar technology
- Improves ballast dumping efficiency
- Compatible with P.L.U.S. and SMART trains
- PTC asset management, clearance analysis, and engineering

**Gen II Rail Train**

- Vertical racks are set on 30 ft spacing
- 1440 ft or 1600 ft lengths available
- Available in up to a 50 Pocket (10x5) configuration
- Compatible with railroad provided winch car or Herzog R.U.M.

**Automated Tie Down Car**

- Clamps have more holding power than manual type tie down cars
- Reduces required work window
- Increases the safety of loading and unloading rail
- Remotely controlled
- Solar powered batteries and backup generator for operations

**P.L.U.S. and SMART Train Ballast Unloading**

- Inside/outside dumping
- Ideal for washouts, new construction, and undercutting
- High speed ballast unloading 24 hours per day
- Inertial System used during survey to maintain accuracy during GPS outages

ONE COMPANY FOR ALL OF YOUR SPECIALITY RAILROAD NEEDS

www.hrscl.ca | 780.955.3677

remain government-owned because it is meant to serve the greater public interest. But the operating costs, the fuel, the crewing and the maintenance of the business should be paid by those who use it, where commercially feasible, and profits generated by segments like the Quebec City-Windsor corridor should offset the losses of the remaining public policy services.

### How do you achieve your vision?

Well, you simply have to build a dedicated corridor for passenger trains in the busy and commercially viable Quebec City-Windsor corridor, starting with the Toronto-Ottawa-Montreal legs. Why? Because we need to address the number-one issue: service reliability where trains leave and arrive on time 98 per cent of the time. In addition, we need to minimize the time to destination. The current shared-track environment allows neither of these two key components of reliability.

Je ne suis pas sûr qu'il réponde même aux impératifs d'exploitation d'un chemin de fer marchandises. Il faut se rappeler que VIA Rail a été créée en 1977 pour prendre en charge les services voyageurs des chemins de fer marchandises. Le temps est venu de désaccoupler consciemment ces deux exploitations très distinctes, qui pourront dès lors alimenter à leur plein potentiel la croissance économique des marchés qu'ils desservent.

### Comment avez-vous calculé l'investissement nécessaire pour faire de ce corridor une réalité?

Nous avons commencé par le déficit d'exploitation de VIA Rail : près de 300 millions \$ par année. Nous nous sommes posé deux questions : Combien quelqu'un serait-il prêt à payer afin d'éliminer un déficit annuel de 300 millions \$? et Le projet pourrait-il couvrir les frais d'exploitation du service et peut-être une partie des autres

**MAGNET SIEB SYSTEMS**  
WWW.SIEBSALES.COM

**Need a magnet system for your material handler?**

**Make sure it's a SIEB magnet system!**

- Lifting Magnets
- GenSets
- Diesel, Gas, Hydraulic
- Self-contained Systems
- DC Generators
- Controllers
- Meters & Meter Packs
- Magnet/System Rentals

**Superior customer service is an integral part of who we are.**

**We offer unmatched technical support and service whether it's our system or someone else's.**

**Call us at 877-924-7548 (toll free)**

**Visit us on the web at [www.siebsales.com](http://www.siebsales.com)**

Custom Rigging   Equipment Resale   Material Separation   Repairs   Parts

VIA Rail trains are capable of running up to 110 m.p.h. On average, they run at less than 65 m.p.h. They run on infrastructure designed for slower speed and heavier freight trains, but VIA Rail's passengers need an infrastructure designed and operated for comfort and speed.

This hybrid or shared-use environment is no longer meeting the commercial imperatives of a modern passenger rail service. Frankly, I'm not sure it's meeting the operating imperatives of freight railways either. We must remember that VIA Rail was created in 1977 to take over the passenger rail business from the freight railway. The time has come to consciously un-couple these two very distinct operations. This will allow both freight and passenger services to fuel the economic growth of the markets they serve at their full potential.

### **How did you determine the investment necessary to make this corridor a reality?**

We started with VIA Rail's operating deficit. VIA Rail loses close to \$300 million dollars a year. We asked ourselves two questions: first, how much would someone be prepared to pay to eliminate an annual deficit of \$300 million? Second, could the resulting project cover the operating costs of the service and maybe some of the rest of VIA Rail's operating cost base? By the way, we must realize that today, we are looking at an annual deficit of \$300 million but in five to seven years we may be looking at a \$500 million annual deficit if things remain the same and the service continues to deteriorate. So we must do something.

And that is how we came up with the notion that with \$3 billion we could get rid of VIA Rail's operating deficit. We asked ourselves what we could build with \$3 billion and we came to the conclusion that we could run current technology trains – wood ties, diesel engines and current trains – at their full capacity, 100 mph, between Ottawa, Toronto and

frais d'exploitation de VIA Rail? Aujourd'hui, nous parlons d'un déficit annuel de 300 millions \$, mais dans cinq à sept ans, nous pourrions avoir un déficit annuel de 500 millions \$ si rien ne change et que le service continue de se détériorer. Donc nous devons agir.

Voilà comment nous avons proposé l'idée qu'avec 3 milliards \$, nous pourrions éliminer le déficit d'exploitation de VIA Rail. Nous nous sommes demandé ce que nous pourrions construire avec 3 milliards \$, et en sommes venus à la conclusion que nous pourrions faire rouler des trains de technologie actuelle, c'est-à-dire des trains à moteur diesel sur des traverses en bois, à leur plein régime de 100 mi/h entre Ottawa, Toronto et Montréal. L'achalandage bondirait de 2 millions à plus de 7 millions de voyageurs, ce qui nous permettrait de financer les 3 milliards \$.

Voilà comment nous avons élaboré notre plan. Nous l'avons ensuite mis à l'essai. Nous avons rencontré de grands investisseurs qui investissent dans le service ferroviaire ici et à l'étranger, et leur avons dit : « Voici ce que nous envisageons. Qu'en pensez-vous? »

• RAIL GRINDERS • WELD SHEARS • SPIKE DRIVERS • TIE TAMPERS • HYDRAULIC POWER UNITS • MAINTENANCE CARTS •



**RACINE RAILROAD PRODUCTS** *Serving the industry since 1970*

SPIKE PULLERS • RAIL PULLERS • CLIP MACHINES



- Rail Tie Straightener**
- Tie Plucker**
- Tie Plugging Formula**
- Ultra Kut Saw – Gas**
- High Speed Rail Drill – Gas**
- Impact Wrench – Gas**
- Trak Pak II Power Unit**
- Spike Driver, Tie Tamper, Spike Puller**

• RAIL SAWS • RAIL DRILLS • ANCHOR MACHINES

**• RAIL GRINDERS • WELD SHEARS • SPIKE DRIVERS • TIE TAMPERS • HYDRAULIC POWER UNITS • MAINTENANCE CARTS •**

**RACINE RAILROAD PRODUCTS** *Serving the industry since 1970*

**SPIKE PULLERS • RAIL PULLERS • CLIP MACHINES**

**• RAIL SAWS • RAIL DRILLS • ANCHOR MACHINES**

We manufacture and distribute a wide variety of portable gas and hydraulic hand tools, as well as large maintenance-of-way production equipment.

[www.racerailroad.com](http://www.racerailroad.com)

1955 Norwood Court  
Mount Pleasant, WI 53403  
Fax (262) 637-9069

**• IMPACT WRENCHES • TIE PRESERVATIVE & PLUGGING APPLICATIONS • MATERIAL RECLAIMERS • TIE PLATE INSERTERS •**

Montreal. From the current 2 million passengers we would increase to over 7 million passengers and that would create an opportunity to fund the \$3 billion.

That is how we developed our plan and then we went to test it. We went and met with large investors who invest in rail service here in Canada and abroad and said, "Here is what we are looking at and what do you think?" And their reaction was, "Well, we like what we are seeing and should the government choose to allow VIA Rail to do that, we would seriously consider participating."

#### **What have freight railways and other observers had to say about your plan for a dedicated corridor?**

Responses have ranged from enthusiastic support as in "it's about time" to somewhere between cynicism and skepticism as in "we've heard it all before." I respect that.

As for our freight partners, at the end of the day we are all siblings in the same business. VIA Rail is a creation of CN and CP's passenger businesses, so we are their heirs. I think there is a mutual understanding of the predicament we are both in and that is why this notion of a dedicated corridor for passenger trains is a good thing for both of us. Operating freight trains in a freight environment where they don't have to be concerned about the demands and expectations of passengers is probably a good thing for freight railways and it provides them more capacity. It is a good plan for both of us, and therefore, it's good for Canada. ■

Et ils ont répondu : « Cela nous semble intéressant et si le gouvernement fédéral permettait à VIA Rail de l'accomplir, nous considérerions sérieusement de participer. »

#### **Qu'est-ce que les chemins de fer marchandises et d'autres observateurs ont dit de votre projet de corridor réservé?**

Les réponses ont été variées : du soutien enthousiaste comme dans : « Il était temps », au commentaire à mi-chemin entre le cynisme et le scepticisme comme dans : « C'est du déjà entendu. »

En ce qui a trait à nos partenaires du transport marchandises, nous sommes tous des frères et sœurs dans le même secteur. VIA Rail est la fusion des services voyageurs du CN et du CP, ce qui fait de nous leurs héritiers. Je crois que nous comprenons mutuellement nos difficultés et c'est pourquoi cette idée d'un corridor réservé aux trains voyageurs s'avère une bonne chose pour les deux. Il serait bon que les chemins de fer marchandises puissent faire rouler leurs trains dans un environnement où ils n'ont pas besoin de se préoccuper des exigences et attentes de voyageurs, car cela leur assurerait une capacité accrue. Il s'agit d'un bon plan pour les deux types d'exploitation, donc bon aussi pour le Canada. ■

## **Building Expectations Across Canada**



**Track • Signals & Communications  
Transit Systems • Training**

*Canada's most experienced railway contractor*

**PNR**  
**RAILWORKS®**  
[www.pnrrailworks.com](http://www.pnrrailworks.com)  
1.877.850.9166

# CANADIAN RAIL SUMMIT 2016

# SOMMET DU RAIL DU CANADA 2016

May 11-13, 2016

Metro Toronto Convention Centre

Du 11 au 13 mai 2016

Palais des congrès du Toronto métropolitain



SAVE-THE-DATE  
REGISTER TODAY!

RÉSERVEZ LA DATE  
INSCRIVEZ-VOUS DÈS AUJOURD'HUI!

## Don't miss Canada's leading rail industry event!

Explore cutting-edge products and services from 50 tradeshow exhibitors.

Choose from a wide variety of conference and technical sessions on key industry issues such as competitiveness, safety and emerging technologies.

Register today! Visit:  
[www.railcan.ca/crs2016](http://www.railcan.ca/crs2016)

## Ne ratez pas l'événement phare du secteur ferroviaire Canadien!

Découvrez les produits et services de pointe des 50 exposants de la foire commerciale.

Faites votre choix parmi une vaste sélection de conférences et de séances techniques sur des enjeux d'importance pour le secteur comme la compétitivité, la sécurité et les technologies émergentes.

Inscrivez-vous dès aujourd'hui! Visitez le  
[www.railcan.ca/fr/src2016](http://www.railcan.ca/fr/src2016)

For more information contact: | Au besoin, communiquez avec:

Janet Greene  
[jgreenee@railcan.ca](mailto:jgreenee@railcan.ca) | 613-564-8109

Lynn Raby  
[lynn\\_raby@railwaysuppliers.ca](mailto:lynn_raby@railwaysuppliers.ca) | 613-237-3888

 Railway Association of Canada      Association des chemins de fer du Canada

The Canadian Association of Railway Suppliers      Association Canadienne des Fournisseurs de Chemins de Fer

 @RailCanada #CRS2016

 @CArailsuppliers #CRS2016

# At your service

## How recent public policy initiatives have impacted railway service in Canada.

By Jean Patenaude

**For railways in Canada,** providing suitable service to all of their customers isn't only good business. It's the law.

For more than a century, railways in Canada have been legally required to move goods offered to them by their customers. Sections 113 to 115 of the *Canada Transportation Act* (CTA), often referred to as the railways' "common carrier obligations," obligate railways to "furnish adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage on the railway."

Despite various reviews and numerous amendments to railway legislation during the last century, the wording of the level of service obligation provisions has remained relatively unchanged. Under these provisions – part of a regulatory framework based on competition and market forces – Canada's railways provide efficient, low-cost service to customers and generate the revenues needed to grow their network.

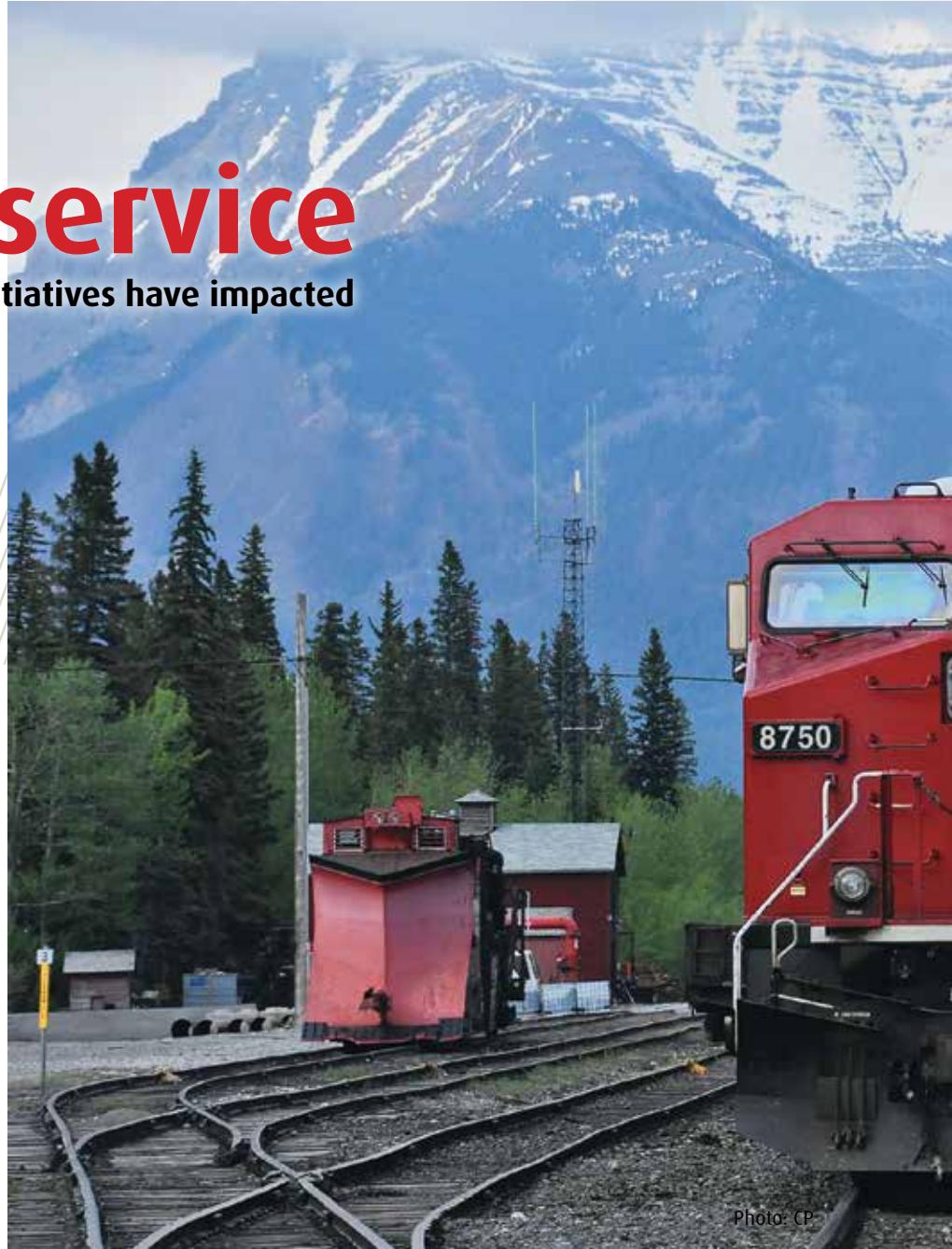


Photo: CP

However, over time, shippers have complained about inadequate or inconsistent rail service, leading to questions about the service obligations of railways. These complaints have resulted in government initiatives and subsequent legislation favouring regulation over commercial forces. Despite the conclusion of the last statutory review of the CTA in 2001 to the effect that "Canada's rail freight transportation system works well for most users most of the time" and "the basic elements of a competitive and efficient rail transportation system are

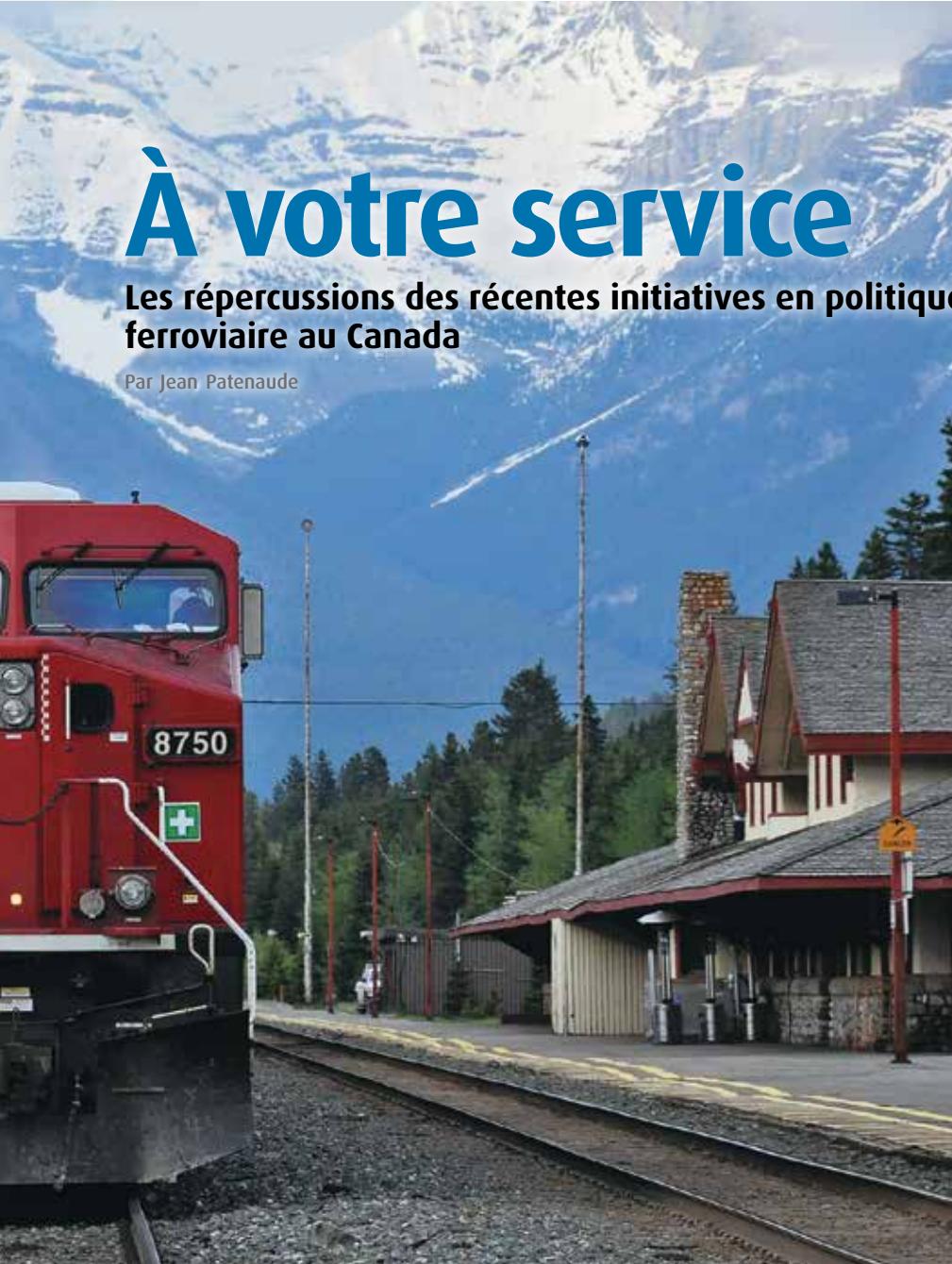
in place," the government proceeded to make amendments expanding the authority of the Canadian Transportation Agency in resolving rail service disputes. The Rail Freight Service Review and the Dinning Facilitation Process proposed the development of a service agreement template and a dispute resolution framework to resolve complaints about railway services.

Recent government decisions have introduced new regulatory restrictions and further expanded the reach of existing remedies available to

# À votre service

**Les répercussions des récentes initiatives en politique publique sur le service ferroviaire au Canada**

Par Jean Patenaude



**Depuis plus d'un siècle,** les chemins de fer au Canada sont juridiquement tenus de transporter les biens que leur confient leurs clients. Les articles 113 à 115 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) les obligent à fournir « des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer ».

Malgré les diverses révisions et les nombreuses modifications de la législation ferroviaire au cours du dernier siècle, les dispositions

énonçant les obligations en matière de service sont demeurées relativement inchangées. En vertu de ces dispositions, qui font partie d'un cadre réglementaire fondé sur les forces de la concurrence et du marché, les chemins de fer au Canada assurent un service efficace à bas prix et génèrent les revenus nécessaires pour développer leurs réseaux.

Cependant, les expéditeurs se sont plaints de services ferroviaires insuffisants ou irréguliers, ce qui a suscité des questions sur la nature des obligations en matière de service. Ces

plaintes ont entraîné des mesures gouvernementales, suivies d'une loi, favorisant la réglementation au détriment des forces commerciales. Même si le dernier examen de la LTC en 2001 concluait que « le réseau de transport ferroviaire de marchandises au Canada dessert bien la plupart des usagers la plupart du temps » et que « les éléments fondamentaux d'un réseau de transport ferroviaire concurrentiel et efficace étaient bien en place », le gouvernement l'a modifiée pour élargir l'autorité de l'Office des transports du Canada (OTC) en matière de règlement des différends sur les services ferroviaires. L'examen des services de transport ferroviaire des marchandises et le processus de facilitation Dinning ont proposé l'élaboration d'un modèle d'entente de service et d'un cadre de règlement des différends.

shippers. Bill C-52, the *Fair Rail Freight Service Act*, gives shippers the right to request a service level agreement (SLA) – stipulating specific performance standards for receiving, loading, carrying, unloading and delivering traffic – with railways and establishes an arbitration process in the event the shipper and the railways cannot agree on the terms of the SLA.

In 2014, grain transportation issues, caused by unusually harsh winter weather and a non-forecasted 50 per cent increase in export grain volumes, led the government to introduce Bill C-30, the *Fair Rail for Grain Farmers Act*. The bill gives the Agency the authority to define the specific railway operations for inclusion in service agreements and gives the minister of transport the

authority to order Class 1 railways to move minimum volumes of grain each week and to impose financial penalties in the event of a railway's failure to do so. The legislation also extends the distance limit for interswitching – the switching of traffic at regulated rates between a local railway's line and the line-haul carrier's line – to 160 km from 30 km in the Prairies.

The CTA has been amended four times since 2007, mostly in response to specific issues, with each change introducing additional regulatory measures or remedies. The current CTA review provides an opportunity to examine how recent amendments have been implemented and to consider the extent to which they have furthered the goal of the National Transportation Policy to achieve a competitive and efficient transportation system that relies on competition and market forces. Regulation and public intervention should only be used as a last resort and, in the words of 2001 CTA Review Panel, "should be used only to solve instances of market failure." Where public intervention is required, it should foster and be consistent with commercial outcomes, not undermine them.

Not only does recent legislative action encourage detailed government intervention and threaten to hinder the efficiency of the rail-based supply chain, it has resulted in a piling up of shipper remedies that are disconnected from commercial reality. Prior to the enactment of Bill C-52, shippers had the ability to raise service issues before the Agency through Final Offer Arbitration (FOA) provisions. The FOA process establishes a connection between rates and service by allowing a shipper to raise either or both elements within the same process. Most shippers, however, have only used this recourse to establish a rail rate. They have expressed concern that using this process for service issues might compromise their ability to obtain the lowest rate possible. The resulting situation is that, in the event of a disagreement between parties,

People You Know | Quality You Trust  
Service You Value

Keeping Your Business  
on track for  
Over 35 years

Railgear | Roto | Remote | Custom

MANUFACTURED WITH PRIDE.

404.875.1512 | sales@DMFatlanta.com | www.dmfatlanta.com

DMF  
SINCE 1972

Sumitomo Canada Limited is proud to be a supplier to Canadian Railways for more than 30 years.

Sumitomo is your global source for rail, tieplates, OTM, ties, wheels, axles and other components.

Providing service in:

- Project Development
- Finance
- Transportation
- Investment
- Joint Ventures
- Trade

Working as

- Information Specialist
- Project Manager
- Consultant
- Investor
- Partner

Sumitomo Canada Limited

Railway Products  
Your contact:  
Denis Schaeffer  
denis.schaeffer@sumitomocorp.com

Suite 3131, 380 St. Antoine West  
Montreal, Quebec H2Y 3X7

Tel: 514-878-0104  
www.sumitomocanada.com

De récentes décisions gouvernementales ont étendu la portée des recours des expéditeurs. Le projet de loi C-52 donne aux expéditeurs le droit de demander un accord de niveau de service (ANS) (prévoyant les conditions de réception, de chargement, de transport, de déchargement et de livraison de marchandises), et établit un processus d'arbitrage advenant le cas où l'expéditeur et le chemin de fer ne peuvent s'entendre sur les modalités de l'ANS.

En 2014, des problèmes de transport de céréales, causés par un hiver inhabituellement rude et une augmentation imprévue de 50 % des volumes d'exportation, ont amené le gouvernement à adopter le projet de loi C-30. Cette loi confère à l'OTC l'autorité de définir les conditions d'exploitation à inclure dans les accords de service et au ministre des Transports l'autorité d'ordonner aux chemins de fer de classe 1 de transporter des volumes minimaux de céréales chaque semaine, sous peine d'encourir des sanctions financières. La loi prolonge aussi les limites des manœuvres interréseaux, soit le transfert de trafic entre une ligne locale et la ligne d'un transporteur longue distance, de 30 km à 160 km dans les Prairies.

La LTC a été modifiée quatre fois depuis 2007, surtout en réponse à des problèmes précis, chaque changement amenant des mesures et recours réglementaires supplémentaires. La révision actuelle de la LTC fournit une

occasion d'examiner comment les récentes modifications ont été mises en œuvre et dans quelle mesure elles ont contribué à la réalisation de l'objectif de la Politique nationale des transports : un système de transport compétitif et rentable reposant sur la concurrence et les forces du marché. La réglementation et les mesures publiques ne doivent servir qu'en dernier recours et, comme l'a énoncé le comité d'examen de la LTC en 2001, « lorsqu'il y a eu échec du marché ».

Les récentes mesures législatives ont amené un ensemble de recours déconnectés de la réalité commerciale. Avant l'adoption du projet de loi C-52, les expéditeurs pouvaient invoquer

les dispositions sur l'arbitrage pour saisir l'OTC de problèmes de service. Ce processus établit un lien entre les tarifs et le service en permettant à un expéditeur de soulever un élément ou les deux dans le cadre du même processus. Toutefois, la plupart des expéditeurs se sont prévalués de ce recours seulement pour établir un tarif ferroviaire. Ils ont dit craindre qu'en utilisant ce processus pour des problèmes de service, ils diminuent leurs chances d'obtenir le plus bas tarif possible. Il s'ensuit qu'advenant un désaccord entre les parties, un arbitre établira les modalités de service (par voie d'arbitrage d'ANS), et un autre arbitre établira le tarif dans le



**SAFE      ERGONOMIC      RELIABLE      EFFICIENT**

## Railroad Tools      Power Units



RAIL JOINING      RAIL SERVICES      MEASUREMENT      TOOLS & MACHINES      EQUIPMENT

MEMBER OF  **GOLDSCHMIDT**  
THERMIT GROUP

218-236-0223  
[www.portaco.com](http://www.portaco.com)



**CRSNG** Industrial Research Chair  
**NSERC** Operation and Maintenance of Railways

A Canadian leader in research!

- Instrumentation of rolling stocks
- Real time data gathering
- Mathematical modelling
- In-train force simulations
- Railway maintenance
- Heavy haul transportation
- Customized formations, etc

(418) 962-9848 ext. 373  
[luc.faucher@imti.ca](mailto:luc.faucher@imti.ca)



**NEED RAILS?  
WE HAVE TONS.**

[www.wirthrail.com](http://www.wirthrail.com)  
Tel: 514 369-7245

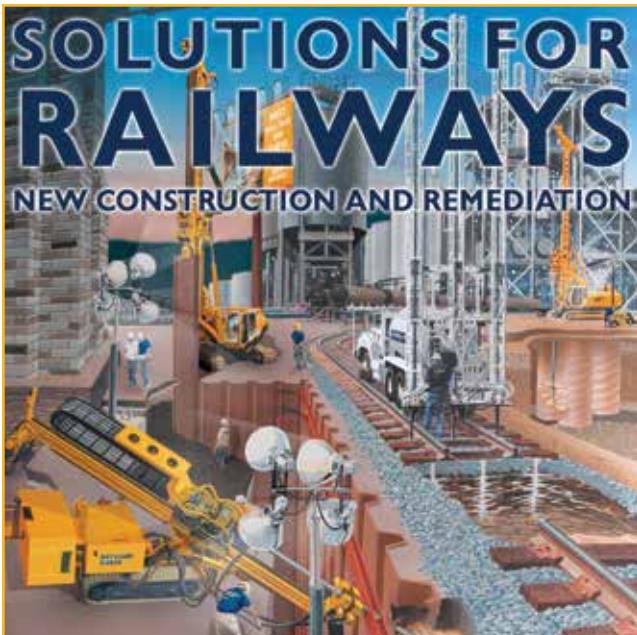
740 Notre-Dame West, Suite 1240  
Montréal, QC, Canada H3C 3X6

one arbitrator will set the terms and conditions of service (i.e. through SLA arbitration) and a different arbitrator will set the rate in separate and independent proceeding (i.e. through FOA). Whether purchasing transportation services or any other type of service, terms and conditions of service and rates are inescapably linked. Yet, the divorce between service and pricing is exactly the result of the existing regulatory process since Bill C-52 came into force.

Another consequence of the SLA provisions of Bill C-52 is the silo approach to the establishment of the level of service that a railway is to provide to a shipper, without consideration for the overall supply chain. Railways have used the "bus versus taxi" analogy to illustrate this issue. As with a bus system, railway services are designed to best accommodate the overall needs of all the users of the specific service. The service arbitration process should recognize this aspect of railroading and should not be used to restructure the bus service to meet the needs of a specific shipper at the expense of the others.

In recent years, Canada's railways have taken numerous initiatives, many in collaboration with other logistics partners, to improve service to the benefit of the supply chain. In respect of grain transportation, for example, CN and CP have implemented programs driven by reciprocity from all involved parties. CN has introduced an initiative where customers can incorporate private cars in the CN fleet in return for a commercial, year-round business and volume commitment. CP has implemented a program for its grain customers designed to better align supply and demand as well as drive reciprocal accountability while providing greater certainty for customers. Contrary to allegations by shippers that legislation and regulatory measures are required to force railways to address service issues, the above initiatives are clear examples of the railways' attempts to address issues through innovative programs and service offerings.

Reviews undertaken by the federal government have confirmed that the vision for transportation policy based on competition



**HAYWARD  
BAKER  
CANADA LTD.**

KELLER

For more information, visit [www.HaywardBaker.com](http://www.HaywardBaker.com)

GROUTING • GROUND IMPROVEMENT • EARTH RETENTION  
STRUCTURAL SUPPORT • DESIGN-CONSTRUCT SERVICES

Edmonton 780-465-3200  
Toronto 519-853-3216  
Vancouver 604-294-4845

#### WE SELL AND RENT:

- > BRIDGES
- > SHORING TOWERS
- > HEAVY LONG NEW AND USED BRIDGE BEAMS



**VERSA-STEEL INC.**

"Helping Build Firm Foundations Since 1976"

[www.versasteel.com](http://www.versasteel.com) • 10 YARDS ACROSS THE USA  
Phone: 800-678-0814 • Fax: 800-287-7483



**GREAT PLAINS RAIL  
CONTRACTORS INC.**

Box 19, Group 210, RR2, Winnipeg, Manitoba R3C 2E6  
Phone: 204.633.0135 • Fax: 204.694.2623  
[info@greatplainsrail.com](mailto:info@greatplainsrail.com)

cadre d'un recours séparé et indépendant (par voie d'arbitrage). Qu'on achète des services de transport ou autres, les modalités de service et les tarifs sont indéniablement liés. Pourtant, le divorce entre service et tarification est exactement ce qui découle du processus réglementaire existant depuis l'entrée en vigueur du projet de loi C-52.

Les dispositions relatives aux ANS du projet de loi C-52 créent aussi un effet de silo parce qu'on établit le niveau de service qu'un chemin de fer fournira à un expéditeur sans tenir compte de la chaîne d'approvisionnement. Les chemins de fer ont utilisé l'analogie de « l'autobus par rapport au taxi » pour illustrer ce phénomène. Comme dans un système d'autobus, les services ferroviaires sont conçus pour répondre le mieux possible aux besoins globaux de tous les utilisateurs du service particulier. Le processus d'arbitrage ne doit pas servir à restructurer le service pour satisfaire aux besoins d'un expéditeur en particulier aux dépens des autres.

Ces dernières années, les chemins de fer du Canada ont pris de nombreuses mesures afin

d'améliorer le service et, du coup, la chaîne d'approvisionnement. Dans le transport de céréales, par exemple, le CN et le CP ont mis en place des programmes régis par la réciprocité entre toutes les parties intéressées. Au CN, les clients peuvent intégrer des wagons privés au parc de wagons du CN en échange d'un engagement en commandes et en volume toute l'année. Le CP a mis en place un programme conçu pour mieux harmoniser l'offre et la demande et favoriser la responsabilisation réciproque tout en offrant une certitude accrue aux clients.

Même si les expéditeurs prétendent qu'il faut des lois et des mesures réglementaires pour forcer les chemins de fer à aborder les problèmes de service, les initiatives décrites ci-dessus montrent clairement que ces derniers tentent de régler les problèmes par voie de programmes et d'offres de services innovateurs.

Des examens entrepris par le gouvernement fédéral ont confirmé que la vision d'une politique des transports fondée sur la concurrence et les considérations du marché

**CALL AND ASK US  
ABOUT OUR NEW CREEP  
DRIVE SYSTEM!**

- BRAND NEW WESTERN STAR HI-RAIL GRAPPLE TRUCKS FOR SALE OR RENT
- MANY USED HI-RAIL GRAPPLE TRUCKS FOR SALE
- BRAND NEW HI-RAIL PICKUPS FOR SALE AND RENT

**ANDY WISKERCHEN - SALES MANAGER**  
715-570-8885  
[ANDY@OMAHATRACK.COM](mailto:ANDY@OMAHATRACK.COM)

**OT**  
OMAHA TRACK

**Trusted GPS  
Tracking &  
Monitoring**

**Since 1999**

**www.lat-lon.com • 877.300.6566**

and market considerations is the right transportation policy direction for Canada. These reviews documented the benefits accrued by shippers, carriers and the overall Canadian economy as a result of replacing detailed regulatory controls by reliance on market forces.

Recent legislative action (Bills C-52 and C-30) has reversed this trend by creating regulatory measures that encourage detailed regulatory interventions. These new measures are available to all shippers without prior conditions or thresholds, not only as a last resort in the event of abuse by the railway. They also transfer detailed operational decisions from railway management to an arbitrator or regulator with little to no consideration for the network nature of railway operations and for the impact on other users of the service. As a result, the remedy imposed by the regulator in one case can create service issues for the other users of the service, leading to additional complaints. Finally, by decoupling railway service and price, these regulatory measures undermine and contradict the fundamental principles of commercial and market-based considerations set out in the National Transportation Policy. ■

*Jean Patenaude is a former lawyer with CN and a former vice-chairman with the Canadian Transportation Agency.*

est la bonne pour le Canada. Ces examens ont parlé des avantages que le remplacement des contrôles réglementaires détaillés par la confiance dans le libre jeu du marché a procurés aux expéditeurs, aux transporteurs et à l'économie canadienne en général.

De récentes mesures législatives (les projets de loi C-52 et C-30) ont renversé la vapeur en créant des dispositions qui encouragent les interventions réglementaires détaillées. Ces mesures sont accessibles aux expéditeurs sans conditions ni seuils préalables, et pas seulement comme dernier recours en cas d'abus de la part d'un chemin de fer. Elles transfèrent aussi les décisions opérationnelles de la direction du chemin de fer à un arbitre ou un régulateur en ne tenant pas compte de la nature réseau de l'exploitation ferroviaire ou des conséquences sur les autres utilisateurs du service. Il s'ensuit que le recours imposé dans un cas peut engendrer des problèmes de service pour les autres utilisateurs, ce qui mène à d'autres plaintes. Enfin, en dissociant le service et les tarifs, ces mesures réglementaires vont à l'encontre des principes fondamentaux énoncés dans la Politique nationale des transports. ■

*Jean Patenaude est un ancien avocat du CN et un ancien vice-président de l'Office des transports du Canada.*

Rolls Railroad Batteries are designed to keep you on track.

Leading the industry since 1935 with 33% higher crank amps, heavy duty sealed dual container construction and the strongest warranty in the industry.

1.800.681.9914 | sales@rollsbattery.com | rollsbattery.com

THE CANADIAN HEARTLAND TRAINING RAILWAY SERVICES INC.

**Supporting Safe Rail Operations**

CANADIAN HEARTLAND TRAINING RAILWAY

- Safety Management Systems
- General Rail Operating Instructions
- Risk Assessments
- Audits – SMS, Operations, Track
- Operations Training
- Track Inspection Training

A Safe Operation is a Productive Operation

**www.chtr.ca**



# COUNT ON KOPPERS

## SUPERIOR QUALITY

### CROSSTIE AND JOINT PRODUCTS



## Koppers Treated Wood Ties

We manage every aspect of our wood tie production process from untreated timber to treatment and transport.

### Koppers Benefits

- Treatment facility in **Ashcroft, British Columbia**
- Eight strategically located treatment facilities in the U.S.
- Creosote Petroleum Solution (CPS) treated ties or patented Tru-Core®<sup>1</sup> dual-treated borate and CPS ties for extended life in the harshest decay zones
- Superior quality control of preservative retentions ensures cost-effective extended service life in all decay zones

## Koppers Rail Joints

Koppers offers a full line of rail joints that integrate field-proven design, advanced technologies and superior service to ensure you get what you need when you need it.

### Proven Performance

- Bonded Insulated Joints – AREMA and Advanced
- Standard Joints – AREMA and High Relief
- Bolted Insulated Joints – ComPly™ and Poly Encapsulated

**BUILDING GREAT LINES FROM THE GROUND UP.™**



For more information visit [www.koppers.com](http://www.koppers.com)  
or call 1-888-567-8437

1. Tru-Core® is manufactured under license from Kop-Coat Inc.



# Competition-driven

*There are some who argue there is no such thing as competition in Canada's railway sector. These critics claim the industry wields excessive market power, hindering our country's economic growth. But as **Michael Gullo**, Director of Policy, Economic and Environmental Affairs with the Railway Association of Canada points out, the notion that Canada's railways have a monopoly couldn't be further from the truth.*

**Canadian railways move** 75 million people and more than 70 per cent of all intercity surface goods – worth \$280 billion – in Canada each year. However, with only two Class 1 carriers, CN and CP, some critics believe industry competition is non-existent or limited, at best. These individuals believe our railway industry has too much control and that this supposed market power limits Canada's economy.

In reality, railways compete fiercely with each other and with other modes of transportation. They are also important components of supply chains in Canada that compete with other international supply chains. This competition requires railways to be low-cost, efficient service providers that support both a healthy multi-modal transportation system and a strong economy.

Shippers in Canada have a variety of transportation options to move their goods. In general, these customers have access to more than one Class 1 railway. If they don't, they can move their goods by shortline railway or truck to a Class 1 railway's transload facility, or exercise their rights through the interswitching provisions of the *Canada Transportation Act* – in which one railway moves rail cars

to another railway's mainline. Moving goods short and medium distances by truck may actually offer customers cost advantages. For this reason, the United States exempts several commodities, including forest products, from rail regulatory rate review.

Railways compete directly with the trucking industry and many other modes of transportation, including marine and pipelines. If you look at the Canadian forestry industry as an example, a large percentage of its products are delivered by truck or other transportation modes,

either by choice or due to a lack of railway access. Although CN and CP move well over half of Canadian forestry products, many companies use alternative options to ship their products, even when they have access to a rail line. Roughly one quarter of Canadian lumber producers does not have access to either competitive rail service or truck transportation. However, these customers pay rates comparable to rail prices to move this residual traffic, demonstrating that competitive forces are at play. If railways weren't



# Force motrice : concurrence

Certains disent qu'il n'y a pas de concurrence dans le secteur ferroviaire au Canada et que le secteur exerce un pouvoir de marché excessif qui freine notre croissance économique. Mais comme l'explique **Michael Gullo**, directeur, Politiques, affaires économiques et environnementales de l'Association des chemins de fer du Canada, le pseudo-monopole des chemins de fer n'existe pas.



**Chaque année au Canada**, les chemins de fer transportent 75 millions de personnes et plus de 70 % du trafic de surface intervilles. Toutefois, comme il n'y a que deux transporteurs de classe 1, soit le CN et le CP, certains croient que la concurrence au sein du secteur est quasi inexiste et que notre secteur exerce une trop forte domination.

En réalité, les chemins de fer rivalisent âprement entre eux et avec d'autres modes de transport. Ils constituent aussi d'importants maillons de chaînes d'approvisionnement au Canada qui concurrencent des chaînes internationales. Cette concurrence exige des chemins de fer qu'ils fournissent un service efficace à bas prix et soutiennent un réseau de transport multimodal en santé et une économie solide.

Les expéditeurs au Canada disposent de nombreuses options de transport. En général, ils ont accès à plus d'un chemin de fer de classe 1. Sinon, ils peuvent expédier leurs marchandises par CFIL ou par camion aux installations de transbordement d'un chemin de fer de classe 1, ou faire appliquer les dispositions sur les manœuvres interréseaux – un chemin de fer amène des wagons à la ligne principale d'un autre chemin de fer – de la LTC.

Les chemins de fer concurrencent directement le secteur du camionnage et de nombreux autres modes de transport. Dans l'industrie forestière canadienne par exemple, un pourcentage élevé des produits sont livrés par d'autres modes que le rail. Si le CN et le CP acheminent plus de la moitié des produits forestiers canadiens, bien des sociétés utilisent d'autres options, même lorsqu'elles ont accès à une ligne de chemin de fer. Environ un quart des producteurs de bois d'œuvre n'ont pas accès à un service de transport ferroviaire ou par camion

concurrentiel. Ils paient toutefois des tarifs comparables aux tarifs ferroviaires pour expédier ce trafic résiduel, ce qui prouve que les forces de la concurrence jouent. Si les chemins de fer n'étaient pas concurrentiels, un nombre encore plus grand d'expéditeurs auraient recours à des solutions de rechange.

La concurrence des chemins de fer du Canada ne vient pas seulement de l'industrie du transport nord-américaine. Il y a aussi la « concurrence des points d'accès » : les expéditeurs peuvent choisir différents ports ou villes pour expédier leurs produits jusqu'à leur destination finale en Amérique du Nord de la manière la plus économique possible. C'est particulièrement le cas des envois de produits exportés et importés, où les clients ont accès au vaste réseau portuaire du continent. Si les chemins de fer du Canada ne proposent pas de tarifs concurrentiels, les expéditeurs trouvent des moyens moins coûteux d'acheminer leurs marchandises vers les marchés.

Le secteur ferroviaire est aussi soumis à ce qu'on appelle la concurrence des sources d'approvisionnement. Par exemple, l'Asie de l'Est peut acheter du charbon métallurgique au Canada, en Australie ou ailleurs dans le monde. Ces diverses sources rivalisent pour offrir le meilleur prix livré final à l'acheteur. Dans une large mesure, les conditions de transport à une source donnée doivent être supérieures, ou au moins égales, à celles qui existent ailleurs. Dans ce scénario, les chemins de fer doivent être des maillons économiques d'une chaîne d'approvisionnement globale qui offre de meilleurs prix et une meilleure qualité de service que les sources concurrentes.

La concurrence des produits pose une autre difficulté. Par exemple, les producteurs de bois d'œuvre canadiens

competitive with other modes of transportation, shippers would turn to shipping alternatives in even greater numbers.

Canada's railways don't only face competition from within the North American transportation industry. "Gateway competition" means that shippers can choose to move their products through different ports or cities in an effort to use the most cost-effective routes and carriers to move their product to its final destination in North America. This is especially true for export and import shipments, where customers have access to the continent's extensive port network. If Canadian railways don't offer competitive rates, shippers find cheaper ways to transport their goods to market, bypassing Canadian railways in the process.

The railway industry also faces what's called source-of-supply competition. For example, East Asia can source metallurgical coal from Canada, Australia and other international locations. In this case, these different sources compete to offer the best final delivered price to the buyer. To a large extent, transportation conditions at the competing source need to be better or, at a minimum, in line with the cost of moving goods elsewhere. Under this scenario, railways must be cost-effective parts of an overall supply chain that offers better price and service quality than that of competing sources.

Product competition poses another challenge to railways. For example, Canadian lumber producers not only face substantial competition from other countries such as the United States and

China but also from products that can be used as lumber substitutes. In this case, home builders can substitute metal studs for lumber in many projects, or they can change the construction method altogether. Similar to source-of-supply competition, railway rates must be low enough to enable Canadian producers to keep the overall cost of their goods competitive. By playing their role as a cost-effective part of the supply chain, Canada's railways ensure Canadian industries remain competitive in the global marketplace. Furthermore, because many Canadian commodities can be substituted by other products, all parts of the supply chain must work together to create a better value proposition than competing supply chains in Canada, the U.S. and elsewhere.

Railways also face what economists call "countervailing power" – the ability of a shipper to threaten traffic loss on both sides of the border by wielding numerous factors, including production and destination points. Many shippers that use rail are large, multinational firms with the ability to generate multiple products from different locations. This gives them significant financial clout. They often exercise their alternative transportation options to pressure Canadian railways into lowering rates for shipments in locations where there are limited transportation options.

As the railway industry has become more efficient and productive, it has

Industrial Rail Training & Support  
SMS Development  
Operating Rules  
Derailment Investigation  
Locomotive Safety Inspection  
Freight Car Inspection & Repair  
Track Inspection & Maintenance  
Railway Welding

Work Equipment (Boom Truck, Speed Swing, Tamper, etc.)

web: [SCRTS.ca](http://SCRTS.ca)  
email: [info@scrts.ca](mailto:info@scrts.ca)  
phone: 416.801.4998

sandy cooke  
railway training solutions

## All the fasteners you need.



subissent la concurrence de pays comme les États-Unis et la Chine, mais aussi celle des produits de substitution. En fait, les constructeurs résidentiels peuvent remplacer le bois d'œuvre par des poteaux métalliques ou changer la méthode de construction de A à Z. Comme dans le cas de la concurrence des sources d'approvisionnement, les tarifs ferroviaires doivent être assez bas pour permettre aux producteurs canadiens de garder le coût global de leurs produits concurrentiel. En jouant leur rôle de maillon économique de la chaîne d'approvisionnement, les chemins de fer du Canada assurent la

compétitivité des industries canadiennes sur les marchés mondiaux. En outre, comme de nombreux produits canadiens peuvent être remplacés par d'autres produits, toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement doivent travailler ensemble pour créer une meilleure proposition de valeur que des chaînes d'approvisionnement concurrentes.

Les chemins de fer du Canada sont aussi exposés au « pouvoir compensateur », soit l'aptitude d'un expéditeur à menacer d'une perte de trafic des deux côtés de la frontière en brandissant de nombreux facteurs, dont la production et les points de

destination. Bien des clients du rail sont de grandes multinationales capables d'expédier de nombreux produits à partir d'endroits variés. Elles font souvent allusion à leurs autres options de transport pour forcer les chemins de fer du Canada à baisser leurs tarifs là où les options de transport sont limitées.

À mesure que le secteur ferroviaire est devenu plus efficace et plus productif, il a partagé ses gains de productivité avec les clients sous forme de baisses de tarifs. En fait, les chemins de fer ont transféré pratiquement tous leurs gains aux expéditeurs à la suite de pressions concurrentielles.



**NATHAN AIRCHIME**  
heard the world over since 1929

**EFFICIENCY + DISTINCTION + SAFETY + RELIABILITY + ECONOMICAL**

1102 Windham Road, South Windham, CT 06266, USA  
 Tel: 860 423 4575 Fax: 860 450 0519  
[www.microprecisiongroup.com](http://www.microprecisiongroup.com) ISO 9001:2008 Registered



- ◆ Three tone heated air horn for commuter and passenger rail.
- ◆ Sealed heating system to prevent snow and ice build up during severe winter and harsh environmental conditions.
- ◆ Heating is automatically controlled by sealed thermostat.
- ◆ Stainless steel Conical Debris Filter (CDF) designed to filter unwanted debris yet acoustically transparent.
- ◆ Water tight, military electrical quick connect for ease of future horn service.



- ◆ Standard five tone air horn of modern locomotives.
- ◆ A workhorse of Class I railroads for over 50 years with solid track record of performance & reliability.
- ◆ Acoustically and harmonically designed to enhance audibility and to improve public safety.
- ◆ Bell configuration can be reversed to suit different applications. Low profile horn configuration is also available.



◆ P and KJ series air horns for Passenger and Mass transit. Heated options are available.

◆ Contact Nathan for any audible signal requirements or special applications.

◆ Email: [info@microprecisiongroup.com](mailto:info@microprecisiongroup.com)



## All the service you want.

Since 1925, we've provided high-performance rail fasteners along with the high-level customer service to back them up. Now we're helping to shape tomorrow with the industry's most complete line of innovative, cost-effective freight and rail transit solutions. **Which one is yours?**

**COMPLETE  
RAIL  
SOLUTIONS**

Rail Anchors  
e-Clip Series  
SL Series  
ME Series  
Bonded DF Fasteners  
GageLok® Screws  
Ballast Mat

Embedded Block Systems  
Embedded Rail Systems  
Under Tie Pads  
Track Mats  
MACRO Armor  
Premium Wood Tie Systems  
Trackelast Under Tie pads

**RPS**  
**RAIL PRODUCT SOLUTIONS™**  
[railproductsolutions.com](http://railproductsolutions.com)  
**CALL US • 913.345.4807**

consistently passed on its productivity gains to costumers in the form of lower rates. In fact, railways have passed on virtually all gains to shippers as the result of competitive pressure in one form or another.

In the long term, Canadian railway productivity has grown fivefold. Since the last review of the *Canada Transportation Act* in 2001, total factor productivity – the measurement of the long-term, system-wide economic performance of Canada's railways – has increased 25 per cent. This dramatic improvement in productivity has occurred despite a severe recession.

Similarly, amendments to the *National Transportation Act* and *Canada Transportation Act* in 1987 and 1996 have fostered an era of remarkable productivity that has benefited railways and the customers they serve. Since 1998, labour productivity has increased by more than 300 per cent and rail traffic, measured by revenue tonne-kilometres, has grown by 62 per cent. Meanwhile, freight rates have dropped by 33 per cent and railways have made record levels of investment each year. In fact, since 1999, Canada's railways have invested more than \$20.8 billion back into their networks, without federal subsidies.

There may be only two Class 1 railways in Canada, but they both face multiple levels of competition while working hard to move Canadian products where they need to go. These factors – not a railway monopoly – allow customers to enjoy some of the lowest rail rates in the world and compete globally. ■

*Michael Gullo is Director of Policy, Economic and Environmental Affairs with the Railway Association of Canada.*

*Sur le long terme, la productivité du secteur ferroviaire canadien a quintuplé. Depuis la dernière révision de la Loi sur les transports au Canada en 2001, la productivité totale des facteurs (PTF), soit la mesure du rendement économique des chemins de fer du Canada à la grandeur du réseau, s'est accentuée de 25 %. Ce bond spectaculaire s'est opéré en dépit d'une dure récession.*

*La modification de la Loi nationale sur les transports en 1987 et de la Loi sur les transports au Canada en 1996 a engendré une ère de productivité remarquable qui a profité aux chemins de fer et à leurs clients. Depuis 1998, la productivité de la main-d'œuvre a plus que triplé, et le trafic ferroviaire, mesuré en tonnes-kilomètres commerciales, a progressé de 62 %. Pendant ce temps, les tarifs ont chuté de 33 %, et les chemins de fer ont fait des investissements records chaque année. En fait, depuis 1999, les chemins de fer du Canada ont réinvesti plus de 20,8 milliards \$ dans leurs réseaux, sans subventions fédérales.*

*Le Canada n'a peut-être que deux chemins de fer de classe 1, mais ceux-ci doivent affronter plusieurs formes de concurrence tout en travaillant fort pour amener les produits canadiens à destination. Ces facteurs, et non un monopole, permettent aux clients de profiter des tarifs parmi les plus bas au monde et de soutenir la concurrence à l'échelle mondiale. ■*

*Michael Gullo est directeur, Politiques, affaires économiques et environnementales, à l'Association des chemins de fer du Canada.*

Toll Free 855-773-3100



[www.hbi.ca](http://www.hbi.ca)

## H. BROER EQUIPMENT SALES & SERVICE INC.

SALES | SERVICE | RENTALS



Mobile  
Railcar Movers



Locomotive Remote Controls  
& Heating Products



Railcar Door  
& Gate Openers



Rail  
Construction Equipment

Uncompromising commitment to superior equipment maintenance,  
rest assured we'll be there when you need us. —

- Equipment Inspection
- Machine Rebuilds

- Field Emergency Service
- Preventive Maintenance

- Fluid Analysis
- Machine Repair



730 TALBOT ST. WEST, AYLMER, ON, CANADA N5H 2V1



---

CANADA'S RAILWAYS

---

# The right track.

30 years ago, Canada adopted a market-based approach to its transportation policy – encouraging customers and railways to work together to help the Canadian economy.

*What happened?*

Our railway system has seen record levels of investment, 33,000 Canadians have well-paying rail sector jobs, and our customers enjoy the lowest rail rates in the world. Canada's economy has grown more quickly than that of many other countries, our exports have expanded, and we are well positioned for more success.

As Canada reviews its national transportation policy — let's stick with the ideas that are working, even as we improve where change is needed.

---

PULLING *for* CANADA

---



[railcan.ca](http://railcan.ca)



Railway Association  
of Canada

# Cultural shift

New RAC initiative aims to improve railway safety culture.

By Jamie Ives

## Virage culturel

Une nouvelle initiative de l'ACFC vise à améliorer la culture de la sécurité

Par Jamie Ives

**The Railway Association of Canada's** (RAC) first member-company safety culture assessment and improvement initiative is in the books, and according to the parties involved, it could not have been more successful.

In July 2015, RAC completed the inaugural assessment with Central Maine and Quebec Railway (CMQ) only a year after CMQ took over operations from the previous owner, Montreal Maine and Atlantic (MMA) Railway, the company involved in the tragic accident in Lac-Mégantic.

The Transportation Safety Board (TSB) accident report found that a perceived weak safety culture contributed to the incident.

Mike Lowenger, RAC's Chief Safety Culture Officer, led the exercise, which included an assessment of all CMQ employees and multiple focus group sessions.

The biggest hurdle in changing a railway safety culture is gaining trust and engaging employees in safety, he says.

"Nowadays, there is general agreement that a good safety culture within an organization is necessary for a Safety Management System [the explicit set of processes designed to integrate safety considerations into all decision-making planning and activities] to work at its best," says Lowenger.

**La première démarche** d'évaluation et d'amélioration de la culture de la sécurité d'une société membre de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a été menée à bien et couronnée de succès.

En juillet 2015, l'ACFC a effectué cette première évaluation au chemin de fer Central Maine & Québec (CMQ), qui a succédé à la Montreal Maine and Atlantic (MMA), société impliquée dans l'accident tragique de Lac-Mégantic.

Dans son rapport d'accident, le Bureau de la sécurité des transports (BST) avait conclu que la faible culture de la sécurité avait contribué à l'incident.

Mike Lowenger, directeur de la culture de la sécurité à l'ACFC, a dirigé l'exercice, qui a englobé une évaluation de tous les employés de la CMQ et des discussions de groupe.

Pour changer la culture de la sécurité au sein d'une société ferroviaire, le plus dur est de gagner la confiance des employés et de les mobiliser, dit-il.

« On sait qu'un système de gestion de la sécurité (ensemble de processus conçus pour intégrer les questions de sécurité aux prises de décisions, à la planification et aux activités) ne peut être complètement efficace sans une solide culture de la sécurité, déclare M. Lowenger.





"Companies are looking for a more balanced approach, getting employees to be more involved and accountable for safety, to learn from their mistakes, and for management to treat employees in a fair manner. As a result, railway safety performance has been steadily improving over the last few decades."

More than 90 per cent of CMQ employees, including management, supervisors and tradespeople, participated in the initial safety culture assessment phase. RAC offered the survey in both English and French and travelled to CMQ's facilities in Bangor, Maine and Bromont, Que. to work face-to-face with employees.

According to Lowenger, a strong safety culture depends on five key principles: leadership and commitment,

« Les entreprises adoptent une approche plus équilibrée, où les employés s'engagent davantage à l'égard de la sécurité et apprennent de leurs erreurs et où la direction traite les employés de façon juste. Résultat? Le dossier de sécurité s'est constamment amélioré au cours des dernières décennies. »

Plus de 90 % des employés de la CMQ ont participé à la phase initiale de l'évaluation. L'ACFC a offert le sondage en français et en anglais et s'est rendue aux installations de la CMQ à Bangor, Maine et à Bromont (Québec) pour rencontrer les employés.

D'après M. Lowenger, une solide culture de la sécurité repose sur cinq grands principes : leadership et engagement, participation des employés, solide communication bilatérale, culture d'apprentissage et culture

employee engagement, solid two-way communications, a learning culture, and a fair and just culture. Questions contained in the safety culture survey were based specifically on these principles.

After the initial safety culture survey and focus group sessions were complete, the team generated a final report indicating areas where CMQ could improve.

For example, to move forward, CMQ needed to move from a culture focused on finding fault, to what is known as a "fair and learning culture" – a concept predicated on a fulsome, risk-based approach to

accident/injury investigation that encourages learning from these incidents and facilitates voluntary reporting of safety issues.

The feedback has been excellent and CMQ has already begun making necessary adjustments, says Lowenger.

"When presented with the report, they made a number of changes right away," he says.

"Other areas will take some time and require further discussions before concrete changes can be made. The overall results, however, were very gratifying."

According to Transport Canada, an effective safety culture is the cornerstone of a truly functioning railway Safety Management System.

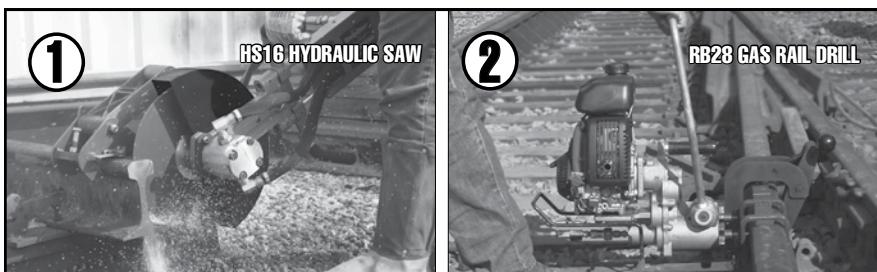
The improvement exercise is the latest safety culture initiative undertaken by RAC since the accident in Lac-Mégantic. In 2014, the RAC Board of Directors asked RAC to create a safety culture initiative. RAC then created the Chief Safety Culture Officer position in early 2015 and appointed Lowenger to work collaboratively with members and partners to improve member safety culture.

When Ryan Ratledge, CMQ's Chief Operating Officer, heard RAC was soliciting feedback on safety culture, he travelled from Bangor to Halifax to attend a presentation.

"I was intrigued," says Ratledge. "A short time later, it became clear to me that there wouldn't be a railway better positioned to assess and improve its safety culture than CMQ."

"We had invested \$22 million in new equipment and infrastructure over the last 12 months. By demonstrating we were serious about improving the condition of the track and infrastructure, we knew that we would also improve safety culture. But we also know that it is only the beginning. We have a new leadership team and we are a small, nimble railway. We can get the data back quickly. I couldn't think of a better railway to take the lead."

Ratledge was pleased to learn RAC had not selected anyone to be its first project, and in May 2015,



## THREE STEPS TO QUICKER RAIL CHANGEOUTS

**IMPROVED DURABILITY**

**CW12 GAS IMPACT WRENCH**

Trak-Star® has the tools for making your next rail changeout faster and easier. Lightweight, powerful, reliable tools and accessories help minimize down time. Let the company that developed the one-person rail drilling system show you how to speed up changeouts, make high-quality holes and accurate rail cut-offs, all saving you time and money.

**Trak-Star®** 866-245-3745 [www.trak-star.com](http://www.trak-star.com)

Hydraulic & Gas Rail Drills • Hydraulic & Gas Rail Saws • Twister Bits • Gas Impacts • Rail Accessories

## Soulanges Railway Services

For storage of empty & loaded railcars at Les Cèdres QC, off the CN main line between the Ontario border and Montreal.

srs@soulanges.net (450) 452-0404

**LORAM**

3900 Arrowhead Drive  
Hamel, Minnesota 55340

(763) 478-6014 \* [www.loram.com](http://www.loram.com)

**Self-propelled rail grinders, ditch cleaners,  
shoulder ballast cleaners, undercutters,  
track lifting, rail-mounted excavator/vacuum,  
friction management, data services  
and rail handling equipment**

juste et équitable. Les questions du sondage se fondaient explicitement sur ces principes.

Une fois le sondage initial et les discussions de groupe achevés, l'équipe a produit un rapport indiquant les facettes où la CMQ pourrait s'améliorer.

Par exemple, la CMQ devait passer d'une culture axée sur la recherche de coupables à ce qu'on appelle une « culture juste et d'apprentissage », un concept basé sur une approche des enquêtes fondée sur le risque, qui encourage les employés à apprendre de tels incidents et facilite le signalement volontaire de problèmes de sécurité.

La rétroaction a été excellente, et la CMQ a déjà commencé à apporter les rectifications nécessaires, ajoute M. Lowenger.

« Dès la réception du rapport, ils ont fait des changements, souligne-t-il.

« D'autres aspects nécessiteront plus de temps et d'autres discussions. Les résultats globaux, toutefois, étaient très encourageants. »

Selon Transports Canada, une culture de la sécurité efficace constitue la pierre angulaire d'un système de gestion de la sécurité qui fonctionne vraiment bien.

Lorsque Ryan Ratledge, directeur de l'exploitation de la CMQ, a entendu que l'ACFC sollicitait des commentaires sur la culture de la sécurité, il s'est rendu à Halifax pour assister à une présentation.

« Cela m'intriguait, a confié M. Ratledge. C'est vite devenu clair dans mon esprit qu'aucun

chemin de fer n'était mieux placé pour évaluer et améliorer sa culture de la sécurité que la CMQ.

« Nous avions investi 22 millions \$ au cours des 12 mois précédents. Nous savions qu'en montrant notre détermination à améliorer l'état des voies et de l'infrastructure, nous améliorions aussi la culture de la sécurité. Nous avons une nouvelle équipe de direction, et nous sommes un chemin de fer petit et agile. Nous pouvons obtenir les données rapidement. Nous étions tout désignés pour prendre l'initiative. »

M. Ratledge a été heureux d'apprendre que l'ACFC n'avait choisi personne pour son premier projet et, en mai 2015, la CMQ s'est portée volontaire pour participer à un projet d'évaluation et d'amélioration de la culture de la sécurité.

M. Ratledge veut maintenant que tous contribuent à la mise en œuvre de changements, à commencer par les membres de la direction, qui doivent développer leurs qualités de chef et mentoriser les employés, explique-t-il.

« Les gestionnaires doivent être des "meneurs de claqué" et des gardiens du moral à temps partiel. Nous devons interagir avec les équipes et trouver le bon équilibre entre autorité et soutien. »

M. Ratledge croit que son équipe peut renforcer la culture de la sécurité de la CMQ, s'il en juge par la rétroaction favorable qu'il a déjà reçue. Il prévoit utiliser des outils de communication tels que des bulletins pour gagner la confiance des employés et améliorer la communication bilatérale.

ME605 CAB HEATER



## The Evolution of Cab Comfort



**Leading the evolution with superior quality cab comfort products made for railroad locomotives: heaters, air conditioners, toilets, visors, and more!!**

Visit our website at [www.motiveequipment.com](http://www.motiveequipment.com)!

ME606 CAB HEATER



8300 West Sleske Court  
Milwaukee, WI 53223

 **Motive  
Equipment, Inc.**

(414) 446-3379

CMQ volunteered to be the inaugural member company to participate in a complete safety culture assessment and improvement project.

Now that the initiative with CMQ is complete, Ratledge would like everyone to buy in to implement changes. These adjustments begin with management, which must develop leadership skills and mentor employees, he says.

"Managers need to be part-time cheerleaders and morale officers. We need to interact with crews and strive to find the right balance of authority and support."

Ratledge is confident in his team's potential to strengthen CMQ's safety culture, pointing to the positive feedback he's already received. He plans to use communication tools such as newsletters to develop trust and two-way communications with employees.

"In the short time since we took over [from MMA] we have made progress," he says.

"Moreover, the findings [in the final report] are detailed and specific and not big-dollar items - trust, feedback and communication. We can do that."

To measure the project's success, Ratledge says he will monitor CMQ's safety record and its efforts for openness and feedback.

"If we do not follow through and put good ideas into practice or recognize the need for change, we have wasted everyone's time," he says.

Throughout much of the project, Lowenger worked closely with Dr. Mark Fleming of St. Mary's University in Halifax. Dr. Fleming is a recognized expert on safety culture whose experience and skills have benefited a range of industries including nuclear, medical, and oil and gas.

The methods used by RAC are proven and measurable, Lowenger says, and railways that volunteer for the process in the future should feel confident that a company safety culture assessment will result in positive change.

"You don't have to guess at it. The science is real. It is definitive and attainable. A culture of safety leads to a safer and more productive work environment - this has been proven in other industries," says Lowenger.

RAC will next apply its improvement initiative to the passenger rail sector. It is scheduled to begin an assessment of safety culture at GO Transit, the Greater Toronto Area's commuter rail service, in late 2015.

RAC is also developing a safety culture training package for supervisors and a workshop to enhance peer-to-peer safety communications between employees. Member railways have also

**PROCOR**  
Value & Reliability for the Journey

Procor is the leading provider of tank cars and other specialized rail cars in Canada. At Procor, full service leasing has been our core business for over 60 years. Your Procor team offers a wide range of value-added services with a nationwide support infrastructure.

[www.procor.com](http://www.procor.com)

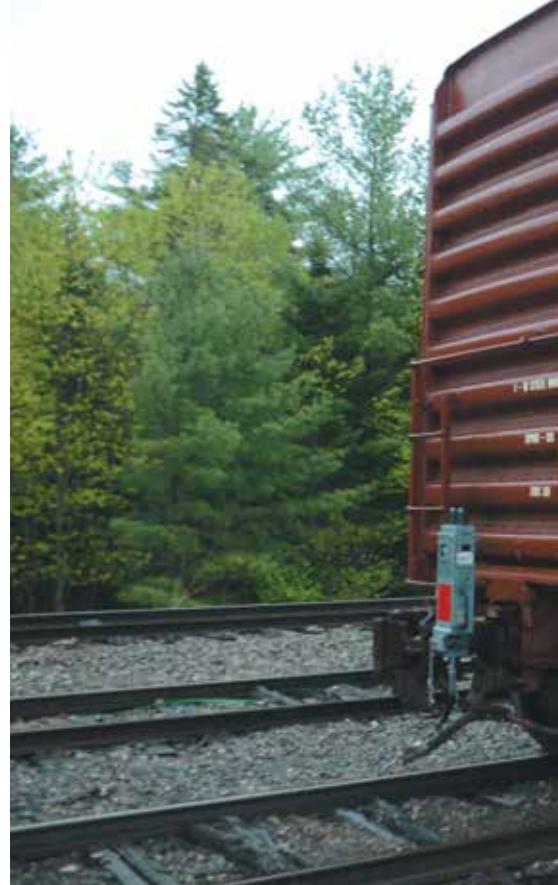
A Marmon/Berkshire Hathaway Company.

**MARATHON DRILLING CO. LTD.**

---

- ◆ Culvert Inspection, Installation and Repair
- ◆ Track & Siding Construction
- ◆ Slope Stabilization & Ditching
- ◆ Loading Services and Equipment Rental
- ◆ Tunnelling & Trenchless Technologies

1-800-669-2086 email:[aem@marathondrilling.com](mailto:aem@marathondrilling.com)  
[www.marathondrilling.com](http://www.marathondrilling.com)



requested a self-assessment guide for their own use or implementation by third parties.

Ultimately, the program's overall impact will depend on buy-in from participating railways and feedback from the regulator, Lowenger says.

"I will know there is success if the companies we assess take action and make changes, and if regulators such as Transport Canada and the TSB recognize that the railways are doing a good job." ■

*Central Maine & Quebec Railway won a 2015 RAC Safety Award for its Safety Culture Survey initiative. The awards recognize Canadian railways that have displayed leadership in safety and are working to ensure that Canada's rail network remains among the safest in the world.*

« Dans le court laps de temps qui s'est écoulé depuis que nous avons repris la société (de la MMA), nous avons fait des progrès, dit-il.

« Les conclusions (du rapport) sont précises et détaillées, et n'exigent pas d'investissements élevés : la confiance, la rétroaction et la communication. Nous pouvons y arriver facilement. »

Pour mesurer le succès du projet, M. Ratledge surveillera le dossier de sécurité de la CMQ ainsi que ses efforts sur les plans de l'ouverture et de la rétroaction.

« Si nous ne reconnaissons pas le besoin de changement et ne mettons pas de bonnes idées en pratique, l'exercice aura été une perte de temps », poursuit-il.

Pendant le projet, M. Lowenger a collaboré étroitement avec Mark Fleming de l'Université Saint Mary's à Halifax, un expert reconnu en culture de la sécurité, qui a mis son expérience et ses compétences au service d'une vaste gamme de secteurs.

Les méthodes suivies par l'ACFC sont éprouvées et mesurables, ajoute

M. Lowenger, et les chemins de fer qui se porteront volontaires à l'avenir peuvent être assurés qu'une évaluation de la culture de la sécurité entraînera des changements favorables.

« On n'est pas dans la théorie ici. Le concept de la culture de la sécurité a été étudié et testé. Une culture de la sécurité conduit à un environnement de travail plus sûr et plus productif ; on l'a prouvé dans d'autres secteurs », souligne M. Lowenger.

La prochaine démarche d'amélioration de l'ACFC visera le transport voyageurs. L'Association prévoit entamer une évaluation de la culture de la sécurité au sein de GO Transit, le service ferroviaire de banlieue du Grand Toronto, vers la fin de 2015.

L'ACFC met également au point une trousse de formation en culture de la sécurité à l'intention des superviseurs, ainsi qu'un atelier visant à rehausser les communications relatives à la sécurité entre employés. Les chemins de fer membres ont aussi demandé un guide d'autoévaluation pour leur propre usage ou la mise en œuvre par des tiers.

Finalement, l'effet global du programme dépendra du taux d'engagement des chemins de fer participants et de la rétroaction des régulateurs, précise M. Lowenger.

« La mesure du succès? Les sociétés que nous évaluons apportent des changements, et les régulateurs comme Transports Canada et le BST reconnaissent que les chemins de fer font du beau travail. » ■



Photo: Central Maine & Québec Railway

*Le chemin de fer Central Maine & Québec a gagné un Prix d'excellence en sécurité de l'ACFC en 2015 pour son initiative sur la culture de la sécurité. Ces Prix récompensent les chemins de fer du Canada qui ont fait preuve de leadership dans la sécurité ferroviaire et qui font en sorte que le réseau ferré du Canada demeure parmi les plus sûrs au monde.*

# Congratulations on Celebrating 50 Years!

**A & B Rail**



**Contractors Ltd.**

In September 2015, A&B Rail Services celebrates 50 years of rail contracting services with "a reputation of creating superior value for our customers". This milestone provides us an opportunity to both reflect on our past and look forward to our future. In celebration, we would like to recognize and thank all of our clients and business partners and friends, both past and present. Without all of you, these past 50 years would not have been possible.

A&B Rail Services Ltd. began in 1965 out of a partnership between Humberto Brum and John Abbuhl. In a 1983 newspaper article found in our archives, the late Humberto was quoted as saying, "When I first started out, all I knew was pick and shovel and I worked like hell" It went on to discuss the firm's first big contract in 1967 a rail project for MacMillan Bloedel successfully completed for a value of \$200,000, and how they have never looked back." We sure have come a long way since then!

As our clients prospered and expanded, we continued to grow to meet their needs. In 2010, our company expanded with offices in Ontario giving us a presence in the East, at the same time we added new services to expand our ability to meet customer requests for additional rail related services.



Over the past 50 years, A&B Rail Services Ltd. has successfully completed over 6000 projects for hundreds of reoccurring clients. We are proud to have provided support to our Class 1, industrial and transit commuter rail partners.

In 2015, a new parent company, Universal Rail Systems was formed to consolidate all of the rail related companies under one national corporate brand and expand our footprint as the leader in fully integrated rail services. Today, A&B Rail Services Ltd is a subsidiary company of Universal Rail Systems.

Although we have come a long way, we know that the contracting industry will continue to evolve, and we are already looking ahead to the opportunities and challenges that will exist in the next 25 years. Our company culture was developed on the premise of Quality People, Safety and Performance, and we will continue to be guided by values in the years to come. We believe that our culture of passion for delivering unsurpassed value to our customers sets us apart. It is this passion, and our relationships with you, our clients and customers, which will remain the foundation for our future. For this, we thank you, and look forward to your continued support.

In celebration and with gratitude,

*Paul Brum*



# Review and appeal

**How the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a recourse mechanism to Canada's railways.**



Transportation Appeal Tribunal of Canada

# Révision et appel

**Le Tribunal d'appel des transports du Canada assure un mécanisme de recours aux chemins de fer du Canada**

*The independent tribunal that hears reviews and appeals of administrative actions taken by the minister of transport and the Canadian Transportation Agency is expecting an increase in railway industry cases.*

*According to the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC), regulatory amendments, including the creation of administrative monetary penalties (a civil penalty that is intended to achieve compliance with legislative requirements), have led to more enforcement actions in Canada's railway sector. In 2014-15, the TATC registered three new rail-related cases.*

*Below is an overview of TATC and how it provides a recourse mechanism for Canada's railways in cases where administrative actions have been taken under federal transportation legislation.*

## Overview of the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC)

The TATC is a quasi-judicial tribunal the purpose of which is to review certain administrative actions taken and decisions made by the minister of transport in the marine, aviation, international bridge and tunnel, and railway industries. The TATC also hears appeals of decisions it has rendered in review cases. As part of appeal hearings, a committee composed of three advisors addresses the decision and motives that ensued from the review hearing. The TATC strives to hold hearings promptly in a fair and informal fashion. A person can choose to represent him- or herself in front of the TATC or be represented by another person of his/her choice, including a lawyer. Most TATC hearings are open to the public and follow rules that are less rigid and strict than legal procedures. A court reporter (stenographer) is always on hand as part of each hearing to record testimonies and pleadings.

The Tribunal hears cases and determines whether the actions taken and decisions made by the Transport Ministry are appropriate. As part of a review hearing, both parties have the opportunity to present witnesses and documentary evidence. Each party can also proceed to perform a cross-examination

*Le tribunal indépendant qui entend des audiences en révision et en appel de mesures administratives prises par le ministre des Transports et l'Office des transports du Canada s'attend à une augmentation du nombre de cas mettant le secteur ferroviaire en cause.*

*D'après le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC), les modifications réglementaires, dont la création de sanctions administratives pécuniaires (une sanction au civil qui vise à assurer le respect de dispositions législatives), ont entraîné une augmentation des mesures d'application de la loi dans le secteur ferroviaire au Canada. En 2014-2015, le TATC a enregistré trois nouvelles requêtes provenant du secteur ferroviaire.*

*Voici un aperçu du TATC et de la manière dont il assure un mécanisme de recours aux chemins de fer au Canada en ce qui concerne des mesures administratives prises en vertu de la législation fédérale sur le transport.*

## Aperçu du Tribunal d'appel du Canada

Le TATC est un tribunal quasi judiciaire établi pour faire la révision de certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports dans les secteurs maritime, de l'aviation, des ponts et tunnels internationaux et ferroviaire. Le TATC entend également les appels des décisions qu'il a rendues dans les dossiers en révision. Lors des audiences en appel, un comité de trois conseillers considère la décision et les motifs découlant de l'audience de révision. Le TATC met tout en œuvre pour tenir les audiences promptement et de manière juste et informelle. Une personne peut choisir de se représenter elle-même devant le TATC ou peut se faire représenter par une personne de son choix, y compris un avocat. La plupart des audiences du TATC sont ouvertes au public et suivent des règles moins rigides que les procédures judiciaires. Un sténographe judiciaire est toujours présent lors de chaque audience pour enregistrer les témoignages et les plaidoiries.

Le Tribunal entend les causes et détermine si les mesures prises par le ministère des Transports sont appropriées. Lors d'une audience en révision, les deux parties ont l'occasion de

of the other party's witnesses. After the hearing, the member who has listened to both parties must then render a decision, including motives in writing; this decision is then announced to all parties to the proceeding.

Appeal hearings generally involve no new evidence. However, the two parties have the right to present arguments concerning the decision in review. After the hearing, the three advisors forming the appeal committee have to render and announce their decision in turn, always including motives in writing, to all parties.

As applicable, the TATC can either confirm the minister's decision or, based on what legislation prescribes, substitute its own decision or demand that the minister re-examine his/her decision.

The TATC is the successor to the Civil Aviation Tribunal of Canada (CAT), instituted in 1986 under part four of the Aeronautics Act. Further to a recommendation from the Commission of Inquiry on Aviation Safety, the CAT's mandate was broadened to include other transportation industry segments, and became the TATC in 2003. Under the direction of its current president, John Badowski, the TATC now comprises 29 part-time members living across the country. The TATC's main office is located in Ottawa, but cases are heard just about everywhere in Canada. Members are nominated on the

présenter des témoins et des preuves documentaires. Les deux parties peuvent également procéder à un contre-interrogatoire des témoins de la partie adverse. Après l'audience, le conseiller qui a entendu les parties doit rendre une décision assortie de motifs par écrit, laquelle est signifiée à toutes les parties à l'instance.

Les audiences en appel n'impliquent généralement pas de nouveaux éléments de preuve. Cependant, les deux parties ont le droit de présenter des arguments concernant la décision en révision. Après l'audience, les trois conseillers qui forment le comité d'appel doivent à leur tour signifier leur décision, toujours assortie de motifs par écrit, à toutes les parties.

Selon le cas, le TATC peut soit confirmer la décision du ministre, soit, en fonction de ce qui est prévu par la loi, y substituer sa propre décision ou exiger que le ministre réexamine la sienne.

Le TATC est le successeur du Tribunal de l'aviation civile (TAC), créé en 1986 sous le régime de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Suite à la recommandation de la Commission d'enquête sur la sécurité en aviation, le mandat du TAC a fini par s'élargir pour inclure d'autres secteurs des transports et devenir le TATC en 2003. Sous la direction de son président actuel, John Badowski, le TATC compte maintenant 29 conseillers à temps partiel qui vivent dans différentes régions du pays. Le

**VTG Rail**

**VTC**

Your Goods - Our Solutions



Railcar leasing at the highest level!

**VTG Rail offers**

- Covered Hoppers
- Open Top Hoppers
- Pressure Differential Hoppers
- Tank Cars
- Bulkhead Flat Cars
- Gondolas

**Wanted for Purchase**

Any variety of Freight and Tank Car Portfolios

**Full Service & Net Leases Available**

[www.vtg.com](http://www.vtg.com) | (618)-343-0600 | [sales.northamerica@vtg.com](mailto:sales.northamerica@vtg.com)

VTG Rail | 103 West Vandalia Suite 200 | Edwardsville, IL 62025

**Vehicle-Mounted AEI Reader System**



The **AI5000 Vehicle AEI Reader System** is designed to quickly and accurately collect railcar information from AEI tag reads, and transfer this information to any **tablet, smartphone or mobile computer** that supports a Bluetooth serial connection.

The AEI tags can be read either on parked railcars as the vehicle is driven along the track or from a passing train.

For more information visit: [www.aeitag.com](http://www.aeitag.com)

**Softrail**  
1098 Venetia Road • Eighty-Four, PA 15330  
Tel. 888.872.4612 or 724.942.1473  
[sales@signalcc.com](mailto:sales@signalcc.com)

grounds of their expertise in a particular transportation sector, and cases are assigned to them based on this expertise. The TATC is independent of other government ministries, and is accountable for its activities to Parliament.

From 2014 to 2015, the TATC registered 144 applications for review, of which 93 came from the aeronautical sector, 47 from the marine sector, three from the railway industry and one from the Canadian Transportation Agency (CTA).

The Tribunal's effectiveness can be measured by its capacity to allow interested parties in the Canadian transportation industry to obtain reviews of minister's decisions in a fair, equitable fashion and within a reasonable time frame. During the last fiscal year, the average number of days elapsed from hearing end to adjudication was 115.5 for cases in review, and 93 for cases in appeal. These turnaround times respectively amount to 30 per cent and 40 per cent reductions in comparison with the previous year.

#### Railway Sector

The *Railway Safety Act* carries four main objectives. The first one consists in providing for and promoting the public's and personnel's safety and security as part of railway operations, as well as protecting property and the environment. The second one is to foster collaboration and

bureau central du TATC est situé à Ottawa, la capitale nationale, mais les causes sont entendues un peu partout au Canada. Les conseillers sont nommés en raison de leur expertise dans un secteur particulier des transports et les causes qui leur sont assignées tiennent compte de cette expertise. Le TATC est indépendant des autres ministères gouvernementaux et rend compte de ses activités au Parlement.

De 2014 à 2015, le TATC a enregistré 144 requêtes en révision dont 93 provenaient du secteur aéronautique, 47 du secteur maritime, trois du secteur ferroviaire et une de l'Office des transports du Canada.

L'efficacité du Tribunal peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu canadien des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste et équitable, et ce, dans un délai raisonnable. Au cours de la dernière année financière, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après l'audience a été en moyenne de 115,5 jours pour les causes en révision et 93 jours pour les causes en appel. Ce délai d'attente a diminué de 30 et de 40 pour cent respectivement par rapport à l'année précédente.

#### Secteur ferroviaire

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* a quatre grands objectifs. Le premier est de pourvoir à la sécurité et à la sûreté du public

# KASGRO Red 'n Ready!



KASGRO RAIL  
CORP  
121 RUNDLE ROAD  
NEW CASTLE, PA  
16102  
724-658-9061

FOR NEW RAIL-  
CAR INQUIRIES:  
KEN HEYDORN  
630-235-7716

FOR KASGRO  
FLEET RAILCAR  
AVAILABILITY:  
JEFF KETTERMAN  
888-203-5580

VISIT [WWW.KASGRO.COM](http://WWW.KASGRO.COM) FOR  
DETAILS OF OUR FLEET

**Kasgro Rail is your  
heavy-duty specialty  
railcar builder since 1993.**

Kasgro has designed and built 8-axle, 12-axle, 16-axle, 20-axle and the largest railcar built in North America the 36-axle Schnabel Railcar. We have supplied heavy-duty flat cars, depressed center railcars and schnabel railcars.

participation from parties interested in improving railway safety and security. Thirdly, it aims to acknowledge and call attention to railway companies' full responsibility for continually managing safety and security risks using their safety and security management systems and other means at their disposal. Fourth and finally, it intends to promote the implementation of modern, flexible and effective regulatory tools in order to provide for continuous improvement of railway safety and security.

Any person affected by a decision made on basis of the following sections of the *Railway Safety Act* can apply to the TATC for review of said decision:

- 27.1(1): Minister's refusal to designate a person as a screening, monitoring or control officer, suspension of, cancellation of or refusal to renew a designation
- 27.1(2): Suspension or cancellation of the designation if the officer committed an infraction under section 41
- 27.1(3): Suspension of the designation for security reasons (immediate danger)
- 31(2): Notice and order in case of risk
- 31(8): Amendment or cancellation of an order by another inspector
- 32(1): Order concerning facilities built or maintained in a non-compliant fashion
- 32(3): Violation of a regulation enacted under section 24



YOUR RAIL  
SERVICES  
PARTNER

- We are an experienced, safety-focused leader in high-performance track & signal system maintenance.
- We deliver turn-key signal, communications and software systems from track circuit to control office and everything in between.
- We are the largest and most technologically advanced third-party dispatcher in North America.

**WE ARE RAILTERM**  
Go with us. We'll take you further.

  
1-877-344-8043 | [info@railterm.com](mailto:info@railterm.com)    [www.railterm.com](http://www.railterm.com)

et du personnel dans le cadre de l'exploitation ferroviaire et à la protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion. Le deuxième est d'encourager la collaboration et la participation des parties intéressées à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté ferroviaires. Le troisième est de reconnaître la responsabilité qui incombe aux compagnies d'établir, par leurs systèmes de gestion de la sécurité et autres moyens à leur disposition, qu'elles gèrent continuellement les risques en matière de sécurité. Le dernier est la favorisation de la mise en place d'outils de réglementation modernes, flexibles et efficaces dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité et de la sûreté ferroviaires.

Toute personne visée par une décision en vertu des articles suivants de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* peut demander au TATC de réviser la décision du ministre :

- 27.1(1) : Refus du ministre de désigner une personne comme agent de contrôle, suspension, annulation ou refus de renouveler une désignation
- 27.1(2) : Suspension ou annulation de la désignation si l'agent a commis une infraction au sens de l'article 41
- 27.1(3) : Suspension de la désignation pour motif de sécurité (danger immédiat)
- 31(2) : Avis et ordre en cas de risque
- 31(8) : Modification ou annulation d'un ordre par un autre inspecteur

**ABLOY®**  
**High Security Padlocks**

- Patented rotating disc system is virtually impossible to pick
- No springs or pins to wear, jam or freeze
- Superior performance

- Maximum corrosion resistance
- Ideal solutions for transportation industry
- ISO 9001 certified
- Exclusive key codes



 **ABLOY®**  
ABLOY CANADA INC.  
an ASSA ABLOY Group Brand

**1 800 465 5761**  
fax **1 800 730 3570**  
[info@abloy.ca](mailto:info@abloy.ca)  
[www.abloy.ca](http://www.abloy.ca)

- 32(3.1): Order to correct the safety/security management system's weaknesses
- 32(3.2): Order to correct the safety/security management system's implementation
- 32(3.21): Order to correct an activity that poses a safety/security threat
- 32.01: Order to terminate any activity that may compromise railway safety/security
- 40.13: Violation of a designated text

New fines regarding the railway industry have been added in the regulations. These financial penalties may vary based on the nature of the violations. The violator runs the risk of incurring a fine varying between \$5,000 and \$50,000 for a person, or between \$25,000 and \$250,000 for a corporate body.

The TATC strives to make sure that transportation safety and security laws are administered fairly, equitably and consistently everywhere in Canada. Any person in the railway industry who has received notice of an administrative decision by the minister tied to a legislative provision over which the TATC has jurisdiction can have access to a hearing in front of the TATC. ■

- 32(1) : Ordre concernant des installations construites ou entretenues de façon dérogatoire
- 32(3) : Violation d'un règlement pris en vertu de l'article 24
- 32(3.1) : Ordre de corriger les lacunes du système de gestion de la sécurité
- 32(3.2) : Ordre de corriger la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité
- 32(3.21) : Ordre de corriger une activité qui pose une menace à la sécurité
- 32.01 : Ordre de mettre fin à toute activité qui peut compromettre la sécurité ferroviaire
- 40.13 : Contravention à un texte désigné

De nouvelles sanctions péquénaires ont été ajoutées dans la réglementation touchant le secteur ferroviaire. Ces sanctions varient selon la nature des contraventions et un contrevenant risque d'écopier d'une amende variant entre 5 000 \$ et 50 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ à 250 000 \$ pour une personne morale.

Le TATC s'efforce de faire en sorte que les lois en matière de sécurité des transports soient administrées de façon équitable et uniforme partout au Canada. Toute personne dans le secteur ferroviaire qui a reçu l'avis d'une décision administrative par le ministre liée à une disposition de la loi à l'égard de laquelle le TATC a compétence peut bénéficier d'une audience devant le TATC. ■

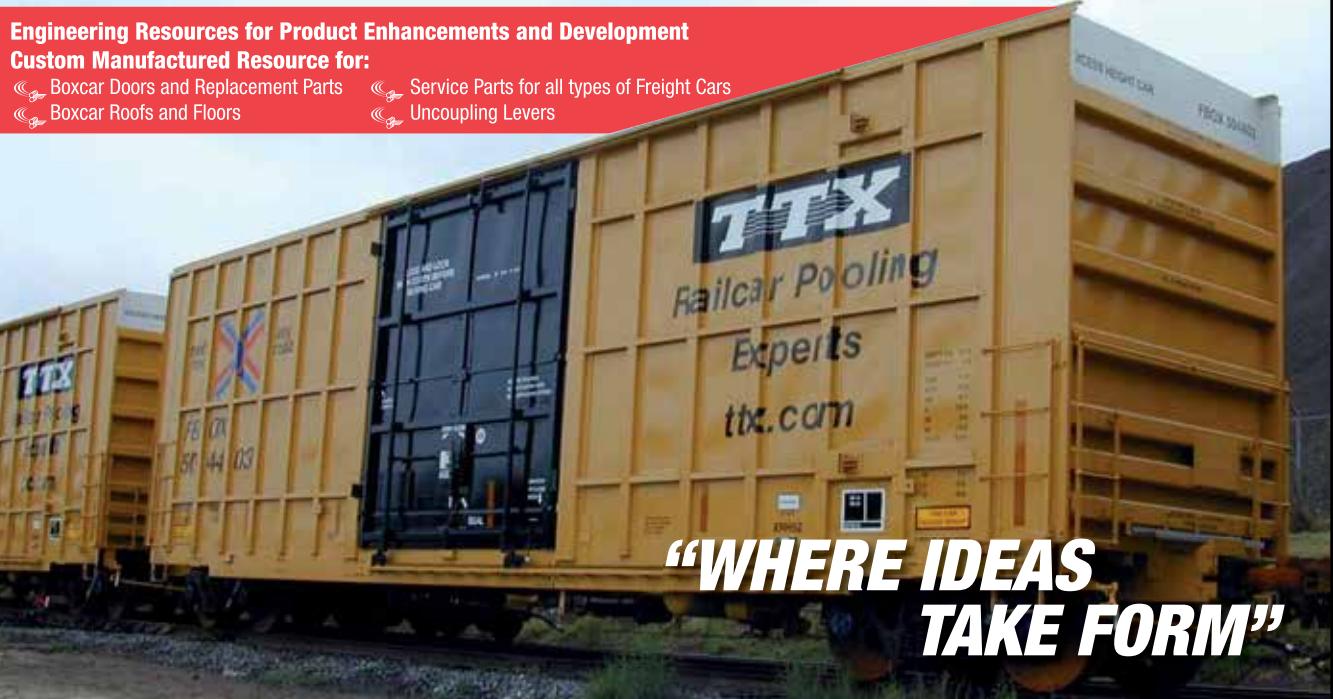
The Roll Form Group and Stanrail have been serving the railcar and rail transportation industry as an innovative supplier of custom made steel formed products for over 35 years. We specialize in supplying one-piece structural railcar components that serve as the "backbone" of a railcar and have demanding requirements. That's not all, we are a full parts and components supplier for all railcar types, including passenger car, auto carriers, open top and covered hoppers, well cars, etc.



**1-800-233-6228** [www.rollformgroup.com](http://www.rollformgroup.com)

#### **Engineering Resources for Product Enhancements and Development Custom Manufactured Resource for:**

- Boxcar Doors and Replacement Parts
- Service Parts for all types of Freight Cars
- Boxcar Roofs and Floors
- Uncoupling Levers



**"WHERE IDEAS  
TAKE FORM"**

# RAC news

## RAC appoints new Vice-President of Operations and Regulatory Affairs

The Railway Association of Canada (RAC) is pleased to announce that it has hired Paul Mahony as its new Vice-President of Operations and Regulatory Affairs.

In this role, Mr. Mahony will manage all operations-related regulatory and rule-making activities with RAC members, associated stakeholders and relevant government agencies.

"Paul's extensive railway industry knowledge and leadership experience make him a key addition to our association," said Michael Bourque, President and CEO of RAC. "He will provide guidance on a range of operational matters which will have long-term impacts on Canada's railway sector."

Mr. Mahony brings more than 30 years of railway industry experience to the RAC. He spent most of his career with CP, where he was instrumental in implementing the Network Management Centre concept, which centralized CP's main rail traffic control into one office. More recently, as a lead instructor at the Southern Alberta Institute of Technology, he was responsible for updating the Railway Conductor program to keep it in step with the changing regulatory environment.

RAC's VP of Operations and Regulatory Affairs directs all operational activities and support services provided by the association to its members and associate members. This includes dangerous goods training and outreach, mechanical services, radio spectrum management, Operation Lifesaver, environmental initiatives, and other safety and security projects. ■

*Mr. Mahony officially started working with RAC on Oct. 13, 2015.*



**DAVANAC INC.**

TÉL.: (514) 421-0177  
FAX: (514) 421-0188

**"DISTRIBUTOR OF M.O.W., FREIGHT AND LOCOMOTIVE PARTS SINCE 1920"**

1936 ST-REGIS  
DORVAL, QC H9P 1H6  
[lcovello@davanac.com](mailto:lcovello@davanac.com)



# Nouvelles - ACFC

## L'ACFC nomme un nouveau vice-président, Opérations et Affaires réglementaires

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse d'annoncer l'embauche de Paul Mahony en qualité de vice-président, Opérations et Affaires réglementaires.

À ce titre, M. Mahony gérera les activités réglementaires et d'établissement de règles rattachées aux opérations auprès des membres de l'ACFC, des parties prenantes associées et des organismes gouvernementaux compétents.

« Notre association est heureuse d'accueillir Paul et de profiter de sa vaste connaissance du secteur ferroviaire et de son expérience de leader, a déclaré Michael Bourque, président-directeur général de l'ACFC. Il offrira des conseils sur un ensemble de questions opérationnelles qui auront une incidence à long terme sur le secteur ferroviaire au Canada. »

M. Mahony compte plus de 30 ans d'expérience dans le secteur ferroviaire. Il a passé la majeure partie de sa carrière au Canadien Pacifique, où il a joué un rôle capital dans la mise en place du concept du Centre de gestion du réseau, qui a centralisé le contrôle de la circulation ferroviaire dans un seul bureau. Plus récemment, à titre d'instructeur en chef du Southern Alberta Institute of Technology, il était responsable de mettre à jour le programme de chef de train en fonction de l'évolution du contexte réglementaire.

Le vice-président, Opérations et Affaires réglementaires de l'ACFC dirige les activités opérationnelles et les services de soutien que l'Association fournit à ses membres et membres associés : formation et communications sur les matières dangereuses, services mécaniques, gestion des radiofréquences, Opération Gareautrain, démarches environnementales et autres projets en matière de sécurité et de sûreté. ■

*M. Mahony est officiellement entré en fonction à l'ACFC le 13 octobre 2015.*

**Signal  
Training  
Solutions**

- Apprentice Training Program
- Advanced & Refresher Courses
- Online & Onsite Training Programs

**Your Complete Signal Training Resource!**  
[www.signaltrain.com](http://www.signaltrain.com)

200-A NE Woodbury Dr. / Grain Valley, MO 64029  
816.847.5800

**MOLEY  
MAGNETICS<sup>INC.</sup>**

**Truck-Crane Railroad Grapples (Butt & Bypass Style)**

- Six Sizes Available
- Safety Holding Valve
- 24-Month Warranty
- Indexator Rotators
- Hardox Construction

**Moley Mag II 12/24V (ESB)**

- 18", 26", 32", 36", 40" Sizes Available
- No Generator Needed
- Low Cost of Ownership
- Simple to Maintain

**Excavator Railroad Tie Grapples (Butt & Bypass Style)**

- Multiple Sizes Available
- Safety Holding Valve
- Hardox Construction
- 24-Month Warranty

**Hydraulic Magnets (ESA)**

- 32" to 72" Sizes Available
- 5-Minute Install
- No Generator Needed

moleymagneticsinc.com | 1 (844) M-MAGNET (662-4638)  
sales@moleymagneticsinc.com

**InnoTrans 2016**  
**20–23 SEPTEMBER · BERLIN**

*International Trade Fair for Transport Technology  
Innovative Components · Vehicles · Systems*

[innotrans.com](http://innotrans.com)

**THE FUTURE OF MOBILITY**

Contact  
InnoTrans North American Representative  
33 Prince Place · 07739 Little Silver · NJ  
T +1-732-933-1118  
F +1-866-204-4238  
[mjbalve@globaltradeshow.com](mailto:mjbalve@globaltradeshow.com)

Messe Berlin

**smith systems Inc.**

6 Mill Creek Center  
Brevard, NC 28712,  
USA  
Ph: (828) 884-3490  
Fax: (828) 877-3100

**Speed, Motion, and Temperature Sensors**

**Custom-designed for your application**

**ISO 9001 TS Compliant IRIS Certified**

[www.smith-systems-inc.com](http://www.smith-systems-inc.com)

## Index to Advertisers

<b>AIR HORNS</b>	
Nathan Airchime, Inc. ....	35
www.microprecisi.ca	
<b>BATTERIES</b>	
Surette Battery Company Limited.....	30
www.rollsbattery.com	
<b>BOGIES, AXLES, WHEELSETS &amp; SUSPENSION COMPONENTS</b>	
Amsted Canada Inc. ....	18
www.amstestrail.com	
<b>BRIDGE BEAMS/BEARINGS/PARAPETS</b>	
Versa-Steel, Inc. ....	28
www.versasteel.com	
<b>CAR MANAGEMENT</b>	
Kasgro Rail Car Management.....	47
www.kasgro.com	
<b>COMMUNICATIONS SYSTEMS &amp; EQUIPMENT</b>	
Avtec Inc. ....	3
www.avtecinc.com/industries/railroad	
<b>CONSTRUCTION EQUIPMENT</b>	
Herzog Railroad Services Canada Ltd.,.....	20
www.hrscl.ca	
<b>CONSTRUCTION/BUILDING SERVICES</b>	
Marathon Drilling Co. Ltd.....	42
www.marathondrilling.com	
<b>CONSULTING SERVICES</b>	
Sandy Cooke Consulting Inc. ....	34
www.scrts.ca	
<b>CONTRACTING SERVICES</b>	
Cando Rail Services Ltd. ....	9
www.candoltd.com	
Great Plains Rail .....	28
www.greatplainsrail.com	
PNR RailWorks Inc. ....	22
www.pnrrailworks.com	
<b>CRANES, RERAILING &amp; LIFTING EQUIPMENT</b>	
Railquip, Inc. ....	53
www.railquip.com	
<b>CROSSTIES</b>	
Koppers Inc. ....	31
www.koppers.com	
<b>CUSTOMS BROKERS</b>	
Summit Customs Brokers .....	15
www.summitcb.com	
<b>DEPOT &amp; WORKSHOP EQUIPMENT</b>	
Railquip, Inc. ....	53
www.railquip.com	
<b>EDUCATION INSTITUTIONS</b>	
Cégep de Sept-Îles.....	27
www.cegep-sept-iles.qc.ca	
<b>ELECTRONIC BELLS</b>	
Transtronic Inc. ....	15
www.transtronic.qc.ca	
<b>EMERGENCY EQUIPMENT</b>	
Railquip, Inc. ....	53
www.railquip.com	
<b>EXHAUST SYSTEMS</b>	
Railquip, Inc. ....	53
www.railquip.com	
<b>FREIGHT ROLLING STOCK</b>	
Procor Limited .....	42
www.procor.com	
<b>FREIGHT VEHICLE EQUIPMENT &amp; COMPONENTS</b>	
Roll Form Group.....	49
www.rollformgroup.com	
<b>GEOTECHNICAL ENGINEERING EQUIPMENT/SERVICES</b>	
Hayward Baker Corporate Office .....	28
www.haywardbaker.com	
<b>GPS TRACKING &amp; MONITORING EQUIPMENT</b>	
Lat-Lon, LLC.....	29
www.lat-lon.com	
<b>HEAVY-DUTY FLAT CARS</b>	
Kasgro Rail Car Management.....	47
www.kasgro.com	
<b>HI-RAIL EQUIPMENT</b>	
Hi-Rail Leasing .....	Inside Back Cover
www.hirailleasing.com	
<b>INDUSTRIAL LOCOMOTIVES</b>	
Fabrication Specialties, Inc. ....	54
www.fabricationspecialties.com	
Railquip, Inc. ....	53
www.railquip.com	
<b>LEASING &amp; SERVICING</b>	
VTG Rail.....	46
www.vtg.com	
<b>LOCOMOTIVE PARTS</b>	
Motive Equipment Inc. ....	41
www.motiveequipment.com	

### MORE PRODUCTS. MORE INNOVATION. MORE CUSTOMER SUPPORT.

- Exceptional Customer Support
- Expanded Field Service Resources
- Extensive Product Offerings
- Experienced Engineering/Technical Staff
- Innovative Research and Development
- Single Source Capabilities
- Worldwide Presence

**LB Foster**

www.lbfoster.com  
800.255.4500



### North America's Leader In Precast Concrete Signal And Communication Foundations

Dixie Precast offers a full line of concrete and galvanized steel foundations. Retaining Wall solutions in galvanized steel and precast concrete, all in stock

All products meet or exceed applicable  
**AREMA standards** and specifications

For additional information contact:



Dixie Precast Inc.  
2950 Angelette Drive, Austell, Ga. 30001  
Office: (770) 944-1930 • FAX: (770) 944-9136  
[www.dixieprecast.com](http://www.dixieprecast.com)



Dixie Precast DPS-90-14  
Metrolinx – Toronto, ON

## Index to Advertisers

### LOCOMOTIVES

H. Broer Equipment Sales & Service Inc. .... 36

[www.hbi.ca](http://www.hbi.ca)

Therm-Omega-Tech, Inc. .... 14

[www.thermomegattech.com](http://www.thermomegattech.com)

### MAGNETIC MATERIAL HANDLING EQUIPMENT

Moley Magnetics, Inc. .... 51

[www.moleymagneticsinc.com](http://www.moleymagneticsinc.com)

Sieb Sales & Engineering Inc. .... 20

[www.siebsales.com](http://www.siebsales.com)

### MAINTENANCE OF WAY EQUIPMENT

Loram Maintenance of Way Inc. .... 40

[www.loram.com](http://www.loram.com)

Omaha Track, Inc. .... 29

Racine Railroad Products .... 21

[www.racinerailroad.com](http://www.racinerailroad.com)

### METAL FABRICATION

Diversified Metal Fabricators .... 26

[www.dmfalanta.com](http://www.dmfalanta.com)

### MOBILE RAILCAR MOVERS

H. Broer Equipment Sales & Service Inc. .... 36

[www.hbi.ca](http://www.hbi.ca)

Railquip, Inc. .... 53

[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

### OUTLET GATES

Miner Enterprises .... 8

[www.minerent.com](http://www.minerent.com)

### PRE-CAST CONCRETE UNITS

Dixie Precast .... 52

[www.dixieprecast.com](http://www.dixieprecast.com)

### PROFILE MEASURING EQUIPMENT

Railquip, Inc. .... 53

[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

### RAIL CONTRACTORS

Cando Rail Services Ltd. .... 9

[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

### RAIL JOINTS

Koppers Inc. .... 31

[www.koppers.com](http://www.koppers.com)

### RAIL PARTS

L.B. Foster Company .... 52

[www.lb foster.com](http://www.lb foster.com)

### RAIL PRODUCTS

Amsted RPS .... 34, 35

[www.amstedsrps.com](http://www.amstedsrps.com)

Sumitomo Canada Limited .... 26

[www.sumitomocanada.com](http://www.sumitomocanada.com)

### RAIL SERVICES

Cando Rail Services Ltd. .... 9

[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

RailTerm .... 48

[www.railterm.com](http://www.railterm.com)

### RAIL, WHEEL & AXLE TESTING

NDT Technologies, Inc. .... 54

[www.ndt.ca](http://www.ndt.ca)

### RAILCAR MOVERS

Falcon Equipment Ltd. .... 10

[www.fsr.ca](http://www.fsr.ca)

Railquip, Inc. .... 53

[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

### RAILCAR REPAIR

Cando Rail Services Ltd. .... 9

[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

### RAILCAR STORAGE

Cando Rail Services Ltd. .... 9

[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

Soulages Railway Services Inc. .... 40

### RAILROAD FREIGHT CAR MANUFACTURERS

The Greenbrier Companies .... 11

[www.gbrx.com](http://www.gbrx.com)

### RAILROAD SOFTWARE & AEI PRODUCTS

Softrail Inc. .... 46

[www.aeitag.com](http://www.aeitag.com)

### RAILS

M.F. Wirth Rail Corporation .... 27

[www.wirthrail.com](http://www.wirthrail.com)

### RAILWAY COMPANIES

Cando Rail Services Ltd. .... 9

[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

CN-Canadian National .... Outside Back Cover

[www.cn.ca](http://www.cn.ca)

Southern Railway of British Columbia .... 54

[www.sryraillink.com](http://www.sryraillink.com)

VIA Rail Canada .... 19

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)

### RAILWAY CONTRACTORS

A&B Rail Services .... 4, 44

[www.abrail.com](http://www.abrail.com)

### RAILWAY PARTS

Davanac Inc. .... 50

[www.davanac.com](http://www.davanac.com)

### ROAD-RAIL VEHICLES

Railquip, Inc. .... 53

[www.railquip.com](http://www.railquip.com)



## OUR MAJOR PRODUCT RANGE

### ► Quality engineered, state-of-the-art equipment

- Mobile and stationary car hoist system.
- Body hoists and stands.
- Spinning posts.
- Truck hoists.
- Turntables.
- Drop tables.
- Transfer tables.
- Truck assembly and test stands.
- Mobile / stationary waste removal systems.
- Portable hydraulic rerailing equipment.
- Plastic cable channels.
- Portable car movers.

 **Railquip, inc.**

TRANSPORTATION MACHINERY & EQUIPMENT SPECIALISTS

Toll Free: (800) 325-0296

Fax: (770) 458-5365

e-mail: [sales@railquip.com](mailto:sales@railquip.com)

[www.Railquip.com](http://www.Railquip.com)

3731 Northcrest Road

Suite 6, Atlanta, GA 30340





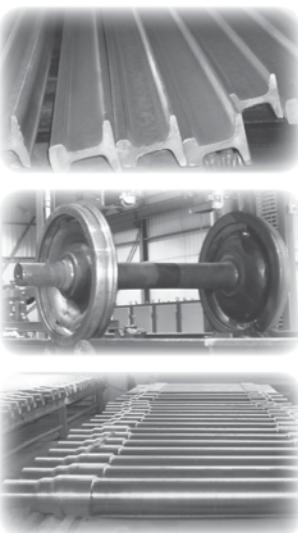
**Technologies Inc.**

**Measuring & Testing Systems  
for Rails, Wheels & Axles**

**Système d'Essais et Mesure  
pour Rails, Roues et Essieux**

20 275 Clark Graham, Baie d'Urfe,  
Montreal, QC Canada H9X 3T5

1 (514) 457-7650 1 (514) 457-7652  
info@ndt.ca www.ndt.ca



## Fabrication Specialties, Inc.

**Insulation and  
thermal protection  
for tank cars**



[www.fabricationspecialties.com](http://www.fabricationspecialties.com)  
(708) 876-2626



**SRY Rail Link**

[www.sryraillink.com](http://www.sryraillink.com)

Southern Railway of British Columbia Ltd.  
2102 River Drive  
New Westminster, BC  
Contact: Gerald Linden,  
Director Business Development (604)-527-6316

## Index to Advertisers

### SAND HANDLING SYSTEMS

Cyclonaire Corp ..... 6  
[www.cyclonaire.com](http://www.cyclonaire.com)

### SECURITY EQUIPMENT/SERVICES

Abloy Canada ..... 48  
[www.abloy.ca](http://www.abloy.ca)

### SENSORS

Smith Systems, Inc. ..... 51  
[www.smith-systems-inc.com](http://www.smith-systems-inc.com)

### SIGNALLING MAINTENANCE/RENEWAL

PNR RailWorks Inc. ..... 22  
[www.pnrrailworks.com](http://www.pnrrailworks.com)

### SWITCH – HEATING CONTROL/ MONITORING EQUIPMENT

PNR RailWorks Inc. ..... 22  
[www.pnrrailworks.com](http://www.pnrrailworks.com)

### THERMAL PROTECTION

Fabrication Specialties, Inc. ..... 54  
[www.fabricationspecialties.com](http://www.fabricationspecialties.com)

### TOOLS

PortaCo, Inc. ..... 27  
[www.portaco.com](http://www.portaco.com)

### TRACK MAINTENANCE/CONSTRUCTION

Cando Rail Services Ltd. ..... 9  
[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

### TRACK MAINTENANCE

PNR RailWorks Inc. ..... 22  
[www.pnrrailworks.com](http://www.pnrrailworks.com)

### TRACK MAINTENANCE EQUIPMENT

Hougen Canada ..... 40  
[www.trak-star.com](http://www.trak-star.com)  
Plasser American Corporation ..... Inside Front Cover  
[www.passeramerican.com](http://www.passeramerican.com)

### TRACK MAINTENANCE EQUIPMENT/SERVICES

PNR RailWorks Inc. ..... 22  
[www.pnrrailworks.com](http://www.pnrrailworks.com)

### TRACK MATERIALS

Cando Rail Services Ltd. ..... 9  
[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

### TRACK MATERIALS/PERMANENT WAY EQUIPMENT

PNR RailWorks Inc. ..... 22  
[www.pnrrailworks.com](http://www.pnrrailworks.com)

Railquip, Inc. ..... 53  
[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

### TRACK REMOVAL

Cando Rail Services Ltd. ..... 9  
[www.candoltd.com](http://www.candoltd.com)

### TRADESHOWS/RAILWAYS

Messe Berlin GmbH ..... 51  
[www.publictransport-interiors.com](http://www.publictransport-interiors.com)

### TRAIN WASHING PLANT/EQUIPMENT

Railquip, Inc. ..... 53  
[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

### TRAINING & EDUCATION

The Canadian Heartland Training  
Railway Services Inc. ..... 30  
[www.chtr.ca](http://www.chtr.ca)

Signal Training Solutions, Inc. ..... 50  
[www.signaltrain.com](http://www.signaltrain.com)

### TRANSLOAD/TRANSPORTATION

Ontario Steel Haulers Inc. ..... 10  
[www.ontariosteelhaulers.com](http://www.ontariosteelhaulers.com)

### VEHICLE LIFTING EQUIPMENT

Railquip, Inc. ..... 53  
[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

### WEIGHING SYSTEMS

Railquip, Inc. ..... 53  
[www.railquip.com](http://www.railquip.com)

# #1 IN SERVICE

## SPECIALTY VEHICLES

## LEASING & SALES

## HI-RAIL CREW PICK UP TRUCKS AND VANS



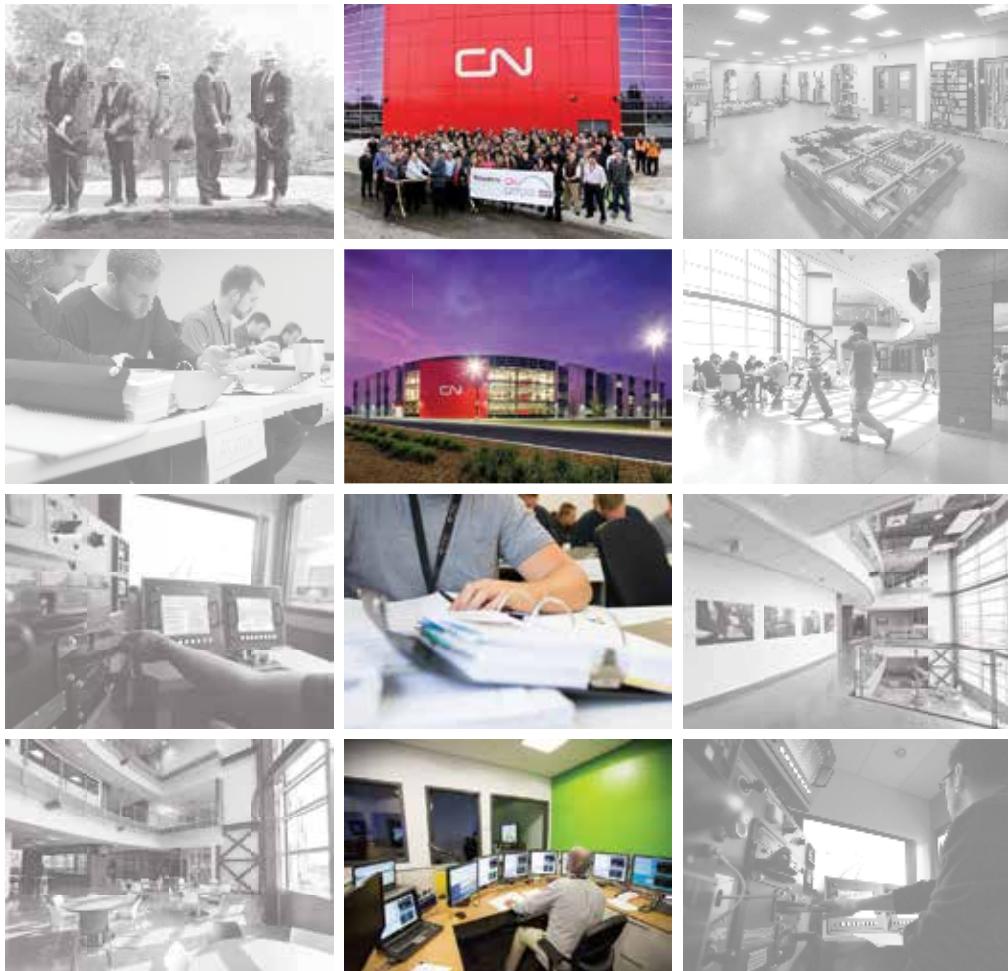
With a large modern fleet of specialty Hi Rail equipped vehicles available for immediate delivery across Canada.

- ▶ Hi Rail equipped F350, F550, Rotodump, Grapple Trucks, Thermite Welding and Mechanic Trucks
- ▶ Gas & diesel
- ▶ Short & long term leases
- ▶ Specialized Hi Rail vehicles
- ▶ Non-hirail vehicles and equipment
- ▶ Have a Hi Rail requirement? We will build to suit your needs



37 Perini Road, Elliot Lake, ON, P5A 2T1  
Fax: 1-705-848-4775  
Email: [info@hirailleasing.com](mailto:info@hirailleasing.com)  
[www.hirailleasing.com](http://www.hirailleasing.com)

For More Information: **1-866-572-7314**



## Rail Safety Awareness Program

As part of CN's ongoing safety initiatives we are proud to offer our customers and partners a chance to take part in a very special course given in our new state-of-the-art facilities.