

CHAMPIONS COMMUNAUTAIRES : 2002

Banff, Alberta

L'arrivée du Canadien Pacifique (CP) à Banff n'eut rien de bien spectaculaire. Le 27 octobre 1883, les équipes de construction aménagèrent la « voie d'évitement n° 29 » dans les prés situés au pied du mont Cascade. Les débuts modestes de Banff comme simple gare ferroviaire ne laissaient en rien présager son avenir grandiose.

Cet automne-là, trois employés du Canadien Pacifique découvrirent, au pied du mont Sulphur, des sources thermales dans une grotte et un bassin qui allaient bientôt faire la renommée de ce coin de pays. William Cornelius Van Horne, homme exceptionnel ayant contribué à bâtir le chemin de fer du Canadien Pacifique et dont la nomination en 1884 au poste de vice-président du CP élargit le champ d'action, était impatient de tirer parti du potentiel touristique de la région. Il convainquit le gouvernement fédéral de suivre l'exemple des États-Unis et fit désigner la région comme parc national. Le gouvernement fédéral promulgua le décret n° 2197, le 28 novembre 1885, protégeant ainsi une zone de 26 km² autour des sources thermales. C'est ainsi que fut créé le premier parc national du Canada et le troisième parc national au monde.

Toujours soucieux de rendre hommage à ses collaborateurs et mentors, M. Van Horne donna à la voie d'évitement n° 29 le nom de Banff, en hommage au lieu de naissance de deux fondateurs du Canadien Pacifique. En effet, George Stephen, premier président du Canadien Pacifique, et son cousin Donald A. Smith, administrateur influent du CP, étaient tous deux nés dans le Banffshire, en Écosse.

En 1886, George Stewart, arpenteur et ingénieur civil, conçut le plan d'un lotissement urbain entre la voie ferrée et la rivière Bow. Au cours de l'hiver, le Canadien Pacifique entreprit de creuser les fondations d'un nouvel hôtel sur un promontoire situé au confluent des rivières Spray et Bow. L'entreprise confia à Bruce Price, architecte réputé ayant tracé les plans de la gare Windsor, la tâche de concevoir un hôtel aux airs de château. L'été suivant, M. Van Horne fit une visite des lieux afin de vérifier l'avancement des travaux. Il se rendit compte avec horreur que le personnel des cuisines jouirait de la meilleure vue. Quant aux touristes, ils ne verraient que l'arrière du mont Sulphur. M. Van Horne remédia à ce faux-pas en concevant une rotonde d'où la vue sur les rivières et la vallée de Bow serait magnifique.

En 1888, le Canadien Pacifique ouvrit le premier hôtel Banff Springs. Puis il déménagea la gare et la voie d'évitement au nouvel emplacement de la ville, soit environ un mille à l'ouest, le long de la voie principale. Le CP entreprit la construction d'une gare en bois rond composée de deux bâtiments au nouvel emplacement, là où se trouvent la gare et les installations actuelles. En 1910, lorsque le CP se mit à vanter les Rocheuses « canadiennes pacifiques » dans sa publicité, la gare en bois rond ne répondait plus aux besoins. Banff comptant quelque 2100 visiteurs par semaine durant les mois d'été, le centre de villégiature et l'accès au parc national devaient être améliorés. C'est ainsi qu'en 1910 le CP demanda à la société J. McDiarmid & Co. de Winnipeg de construire la structure de stuc et de pierre de rivière que l'on connaît aujourd'hui. Le bâtiment servit de gare au Canadien Pacifique jusqu'au moment où Via Rail Canada se vit confier le transport national de voyageurs vers la fin des années 1970.



Des incendies et l'augmentation du nombre de touristes entraînent la reconstruction de l'hôtel Banff Springs et son agrandissement en 1911, en 1914, en 1926 et en 1928.

La Transcanadienne, avec un tracé presque parallèle aux voies du Canadien Pacifique, fut inaugurée en 1962. C'est ainsi que s'amorça le déclin de Banff comme arrêt touristique ferroviaire d'envergure. Par contre, le nombre croissant de voyages en voiture, en autocar ou en véhicules récréatifs consacra bientôt Banff comme lieu touristique de premier plan. Banff accueille aujourd'hui 4,5 millions de visiteurs par année.

Au début des années 1970, la section express et bagages de la partie nord-est de la gare fut convertie en restaurant aménagé sur le thème du chemin de fer et baptisé The Caboose.

Le service de transport transcontinental de voyageurs assuré par Via Rail cessa de transiter par Banff en 1990. Le bâtiment fut déclaré gare ferroviaire patrimoniale l'année suivante, au mois de novembre 1991.

La gare du Canadien Pacifique sert encore aujourd'hui de dépôt ferroviaire pour le train d'excursion Rocky Mountaineer. Le train d'époque de luxe Royal Canadian Pacific y fait parfois aussi une halte.

Bonfield, Ontario

Entre 1878 et 1881, la construction du Central Canada Railway (CCR) progresse lentement vers l'ouest en remontant la vallée de l'Outaouais, pratiquement jusqu'à l'endroit où sera implantée la ville de Bonfield, en Ontario. À l'époque, Bonfield Station s'appelle Callander, comme la ville écossaise dont Duncan McIntyre, principal bailleur de fonds du CCR, est originaire.

Le 15 février 1881, est créé le Canadien Pacifique, dont le terminal Est doit se trouver près de la côte est du lac Nipissing, à proximité de North Bay, même si les relevés topographiques ne sont pas terminés. Les plans prévoyaient cependant le début de la construction du Canadien Pacifique vers l'ouest à partir d'un embranchement du CCR. Le 9 juin 1881, le CCR est absorbé par le Canadien Pacifique, qui vient de naître.

C'est donc dans le canton de Bonfield, au printemps de 1882, que la division de l'Est du Canadien Pacifique entame les travaux de construction d'une ligne vers l'ouest en direction du lac Nipissing et de la côte Ouest. C'est à un endroit situé à l'ouest de la gare actuelle de Bonfield, dans ce qu'on appelle désormais la subdivision de North Bay de l'Ottawa Valley Railway, qu'est enfoncé le « premier crampon » qui devait contribuer à concrétiser le rêve national de Sir John A. MacDonald.

Le Temple de la renommée des chemins de fer canadiens est heureux d'honorer le canton de Bonfield et ce lieu historique en les inscrivant dans sa catégorie Communautés pour l'année 2002.

London, Ontario



La ville de London, dans le sud-ouest de l'Ontario, où se trouve la chaîne de montage de la division « Electro-Motive » de la General Motors, est réputée pour sa diversité économique et son importante contribution aux secteurs ferroviaires canadien et nord-américain.

La division « Electro-Motive » de General Motors se classe au premier rang mondial parmi les fabricants de locomotives diesels pour toutes les applications ferroviaires commerciales. Si le siège social de l'entreprise se trouve à LaGrange, en Illinois, c'est à London, dans une usine moderne, que s'effectue le montage final de toutes les locomotives GM. Les locomotives diesels assemblées à London sont non seulement destinées aux chemins de fer canadiens, mais également exportées dans le monde entier.

Les chemins de fer canadiens ont été les premiers à acheter les locomotives modernes, puissantes et économiques en carburant assemblées à London. Des modèles comme la GM SD-70MAC sont à la fois très fiables et polyvalents, développent une puissance allant jusqu'à 4000 HP (3,0 MW) et ont recours à la technologie des moteurs de traction à courant alternatif pour assurer le transport efficace des marchandises sur les réseaux ferroviaires nord-américains.

Le CN et le CFCP assurent un service de transport marchandises à horaires fixes sur les corridors des lignes principales aux clients établis à London. La ville se trouve aussi le long du corridor central canadien de VIA Rail Canada entre Windsor, en Ontario, et la ville de Québec. Elle offre ainsi aux voyageurs un choix de destinations et des horaires souples à partir de la nouvelle gare que VIA vient d'ouvrir au centre-ville.

Le rôle joué depuis de nombreuses années par la ville de London comme moteur du secteur ferroviaire canadien a été confirmé par le choix de cette ville parmi les quatre communautés intronisées au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2002.

Montréal, Québec

La ville de Montréal s'est toujours trouvée au coeur de l'activité ferroviaire canadienne. Le Canadien National, la plus importante société ferroviaire au pays, qui est devenu l'un des chemins de fer les plus performants en Amérique du Nord, y a établi son siège social. C'est aussi à Montréal que se trouve le siège social de VIA Rail Canada Inc., le chemin de fer voyageurs national du Canada, et des réseaux ferroviaires régionaux Chemins de fer de Québec et Genesee Rail One Canada.

Par le passé, le siège social du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) se trouvait lui aussi à Montréal. La gare Windsor, qui a longtemps abrité le siège social du CFCP et constitue l'une des gares ferroviaires les plus imposantes au Canada, continue de desservir des segments clés du réseau de trains de banlieue de Montréal, dont elle demeure la destination au centre-ville. Située tout à côté du siège social du CN, la gare Centrale dessert à la fois les banlieusards de la région métropolitaine de Montréal et le réseau intervilles de VIA Rail Canada. Elle est en outre l'une des gares de trains de voyageurs les plus achalandées au Canada.

Au tout début de l'histoire des chemins de fer canadiens, la ville de Montréal comprenait également les ateliers de la Montreal Locomotive Works (MLW), une société qui construisait les locomotives à vapeur des chemins de fer canadiens et, plus tard, la première génération de



locomotives diesels. Certains des fleurons parmi les locomotives à vapeur du Canada, comme l'Empress no 2816 du CFCP, ont été construits dans les ateliers de la MLW.

De grands ateliers situés dans les quartiers montréalais de Pointe-Saint-Charles (CN) et Angus (CFCP) construisaient et réparaient aussi du matériel ferroviaire. Des tiers fournisseurs de locomotives spéciales et de services de réparation de matériel remorqué poursuivent de nos jours leur exploitation dans la ville et y prospèrent.

Montréal demeure un centre important, stratégique même, pour l'industrie ferroviaire canadienne. Au Port de Montréal, d'importantes installations intermodales relient les marchés nord-américains et mondiaux et alimentent les lignes principales du CN et du CFCP. De nos jours, le réseau ferroviaire représente une infrastructure vitale qui permet de réduire l'encombrement des routes et la pollution dans la région de Montréal en offrant des itinéraires aux banlieusards et aux voyageurs intervilles ainsi qu'un service marchandises.

Au sud du célèbre pont Victoria, construit pour servir de liaison ferroviaire entre l'Île de Montréal et la rive sud du fleuve Saint-Laurent, les historiens peuvent se documenter sur l'histoire des chemins de fer du Canada en allant visiter le Musée ferroviaire canadien de Saint-Constant, une municipalité toute proche, où l'on trouve la plus grande collection de matériel ferroviaire d'époque au Canada.

Le rôle historique joué par la ville de Montréal à titre de centre administratif et financier du secteur ferroviaire canadien et le rôle économique qu'elle n'a cessé de jouer dans la réussite de l'industrie viennent d'être confirmés par le choix de cette ville parmi les quatre communautés intronisées au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2002.