

CHAMPIONS COMMUNAUTAIRES : 2003

Hornepayne, Ontario

Hornepayne, en Ontario, est la ville ferroviaire par excellence.

Établie dans une région sauvage du nord de l'Ontario, la ville de Hornepayne symbolise l'acharnement du chemin de fer à développer la région ainsi que le caractère déterminé de ses habitants.

Fondée en 1913, la ville de Hornepayne marquait la limite d'une division sur la voie principale de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Nord entre Montréal et Port Arthur. Elle a été renommée Hornepayne vers 1920.

Hornepayne constituait le point de retour des locomotives et des équipes de trains directs provenant de l'est et de l'ouest. Elle était le point d'attache des équipes de conduite et des membres du personnel responsables de l'entretien et des réparations courantes sur les locomotives et le matériel roulant tout en accueillant le bureau principal de la division de Superior. L'avenir de Hornepayne était assuré principalement en raison de son importance comme terminal ferroviaire. La ville a donc prospéré.

Hornepayne était entièrement dépendante du chemin de fer, qui était son seul lien avec le monde extérieur. Tous les articles courants et les produits de luxe arrivaient par train. La vie des résidents de la ville était inextricablement liée au flux et reflux du trafic ferroviaire, grâce à la voie ferrée qui traversait la ville. Malgré les caprices de dame nature et en dépit de la diésélisation des années 1950 et 1960 et des changements technologiques continus, Hornepayne est restée forte. Dans l'adversité, les habitants sont devenus plus autonomes.

Ce n'est que dans les années 1980, lorsque la route a atteint la ville, que la dépendance de la population envers le chemin de fer a cessé. Malgré cette nouvelle autonomie, le chemin de fer continue à jouer un rôle vital dans la collectivité.

Hornepayne constitue un bel exemple de ville ferroviaire.

Revelstoke, Colombie-Britannique

Nichée au cœur de la chaîne Columbia à l'intérieur de la Colombie-Britannique, Revelstoke est devenue un centre ferroviaire durant la construction du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) dans les années 1880. Revelstoke est située en bordure du fleuve Columbia entre la chaîne de Selkirk et la chaîne de Monashee. À l'époque où les premières équipes d'arpenteurs du CFCP travaillaient à déterminer l'emplacement de la ligne, Revelstoke n'était connue que sous le nom de « Second Crossing » (deuxième croisement) en raison de la présence du fleuve Columbia. Avant d'être renommée en l'honneur de Lord Revelstoke – titre conféré au très honorable A. C. Baring, financier britannique –, la collectivité s'appelait Farwell, du nom d'un propriétaire foncier et arpenteur local, A. S. Farwell. En garantissant une émission d'obligations, l'institution financière de A. C. Baring a fourni les fonds qui allaient permettre l'achèvement de la ligne transcontinentale du CFCP.

En 1899, la ville de Revelstoke est devenue un important point divisionnaire sur la ligne principale transcontinentale du CFCP et a été dotée de bureaux divisionnaires et de grands ateliers destinés à l'entretien courant des locomotives à vapeur. Depuis plus d'un siècle, des employés du CFCP travaillent à Revelstoke et assurent l'exploitation sécuritaire des trains et l'entretien des voies dans la subdivision de Shuswap jusqu'à Kamloops à l'ouest et dans la subdivision des Rocheuses jusqu'à Field à l'est. Avant que le réservoir du lac Arrow supérieur soit rempli à la suite de la construction de barrages artificiels, Revelstoke était aussi le point de jonction de la ligne principale et de la subdivision de Arrow Lake. Cette ligne secondaire reliait Revelstoke aux bateaux à vapeur du CFCP qui naviguaient sur les lacs Arrow.

Le CFCP a aussi construit un hôtel ferroviaire à Revelstoke. Les voyageurs y faisaient un arrêt repas, à l'époque où les voitures-restaurants ne faisaient pas partie des trains voyageurs qui traversaient les Rocheuses. Cet établissement a été démoli en 1928.

Revelstoke reste un important centre ferroviaire dans le corridor Calgary-Vancouver du CFCP. Des équipes de l'endroit continuent de conduire en toute sécurité des trains de charbon, de marchandises diverses et de céréales tractés par des locomotives diesels modernes et économes en carburant. Des équipes d'entretien de la voie en résidence à Revelstoke font avec dévouement l'entretien de la ligne en relevant d'énormes défis sur les plans de la géographie et de l'exploitation, notamment ceux que posent les quantités records de neige qui tombent au col de Rogers chaque hiver. Les cheminots de Revelstoke perpétuent une tradition héritée des pionniers qui assuraient la sécurité et la ponctualité des trains il y a plus d'un siècle. C'est dans cet esprit que le Temple de la renommée des chemins de fer canadiens accueille Revelstoke au sein des communautés membres en 2003.

Transcona, Manitoba

Le complexe ferroviaire de Transcona est situé au Manitoba, juste à l'est de la ville de Winnipeg. Le nom « Transcona » est dérivé de l'appellation du chemin de fer National Transcontinental Railway (NTR). Le NTR a été créé par le Grand Trunk Railway afin de pouvoir réaliser ses aspirations transcontinentales et de mieux se mesurer à son principal concurrent, le Chemin de fer Canadien Pacifique. L'impressionnant boom économique du début des années 1900 a rendu possible la mise en œuvre de ce grand projet.

Aux fins de la construction, on a divisé la ligne de chemin de fer en deux et on a créé la division de l'Est (le NTR) et la division de l'Ouest (le Grand Trunk Pacific Railway – GTP). Chacune de ces divisions avait son point d'origine à Winnipeg. Situé à peu près à égale distance des terminaux côtiers du NTR et du GTP, Transcona en est venu à accueillir les principaux ateliers de réparation du NTR.

En 1908, on a fait l'acquisition d'un terrain de 610 000 mètres carrés dans la vaste prairie, 10 kilomètres à l'est de Winnipeg, pour y établir Transcona. Les grands travaux ont commencé l'année suivante. Transcona ne devait être qu'une installation d'entretien, mais elle a entraîné la naissance d'une collectivité vivant du chemin de fer. La ville voisine fournissait aux travailleurs les maisons, les services et les loisirs dont ils avaient besoin.

C'est seulement après la constitution du CN, en 1920, que les installations de Transcona ont commencé à trouver leur rythme de croisière, devenant les principaux ateliers de réparation du CN pour toute la région de l'Ouest. D'innombrables locomotives et unités de matériel roulant ont



été réparées à Transcona. De plus, une classe entière de locomotives à vapeur du CN a vu le jour à Transcona; ce sont les seules locomotives à avoir été construites dans l'Ouest du Canada.

La diésélisation, c'est-à-dire le remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesels-électriques, a occasionné de nombreux changements pour les chemins de fer canadiens et a porté un coup dur à Transcona. Toutefois, cette mauvaise passe a été de courte durée puisqu'au cours des années 1960 et 1970, toutes les installations de Transcona ont été modernisées. Par suite de la fermeture des ateliers de Moncton, Transcona est devenu l'atelier principal de tout le réseau du CN.

Grâce à son emplacement stratégique au cœur du Canada, Transcona demeure un composant essentiel du réseau ferroviaire moderne du CN.