

# HÉROS DU RÉSEAU FERROVIAIRE : 2002

## Charles Melville Hays

Né en 1856 à Rock Island, en Illinois, Charles Melville Hays possède une expérience considérable comme administrateur, acquise auprès de plusieurs chemins de fer américains. Il se joint à la Wabash Western Railway Company comme directeur général adjoint en 1886 et obtient le poste de directeur général en moins de six mois. Il se taille une réputation enviable grâce à la restructuration de la société Wabash Railway et occupe, en plus de ses fonctions, le poste de vice-président à compter de 1894. Il démissionne par la suite et accepte le poste de directeur général de la société Grand Trunk Railway (GTR) à Montréal en 1897, puis devient président de la Southern Pacific et de ses lignes affiliées. Le 1er janvier 1902, il est nommé deuxième vice-président et directeur général de la société Grand Trunk Railway. Il devient par la suite président de filiales, notamment des sociétés Central Vermont Railway, Grand Trunk Pacific et Grand Trunk Western.

La société GTR, qui est alors un chemin de fer essentiellement régional parcourant l'Ontario et le Québec, devient un véritable réseau transcontinental grâce au leadership judicieux et dynamique de M. Hays. Le triste sort que connaît par la suite la société Grand Trunk et ses filiales aurait-il été différent si M. Hays n'avait pas péri dans le naufrage du Titanic en 1912? Nous ne le saurons jamais. Ce dont nous pouvons être sûrs, par contre, est que la société GTR se portait mieux avec M. Hays que sans lui.

## David Blythe Hanna

Né en 1858 à Thornliebank, en Écosse, David Blythe Hanna se joint au Grand Trunk Railway (GTR) à titre de commis au bureau de vérification de Montréal. Après avoir brièvement occupé un poste semblable auprès d'un chemin de fer de New York, il revient au Canada en 1886 pour occuper le poste de chef comptable à la société Manitoba & Northwestern, un chemin de fer local ayant pour point de départ Portage la Prairie, au Manitoba. En moins de deux ans, il devient le comptable du chemin de fer et occupe également, à compter de 1893, le poste de commissaire foncier. Il entre au service du Chemin de fer Canadien du Nord en 1896 à titre de surintendant général et coordonne la transformation rapide de la ligne de chemin de fer locale en réseau transcontinental. M. Hanna devient le troisième vice-président du Chemin de fer Canadien du Nord en 1902, fonction à laquelle s'ajoute celle de directeur général en 1907. Au mois de septembre 1917, il est nommé président du Chemin de fer Canadien du Nord à la suite de la démission de D. D. Mann. Le 20 décembre 1918, il devient président des lignes constituant le réseau de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

M. Hanna doit accomplir une tâche des plus complexes : combiner des chemins de fer aussi hétéroclites qu'insolvables, dont les sociétés Chemin de fer Canadien du Nord, Chemins de fer du gouvernement canadien et Grand Trunk - en une entreprise commerciale viable. Constamment à court de fonds, M. Hanna se concentre sur les activités de transport de marchandises. Le destin de cet homme, qui se trouve toujours sur la corde raide sur le plan politique, est scellé. Il décide de démissionner le 10 octobre 1922 en raison de ce qu'il considère comme une ingérence politique dans les affaires du nouveau chemin de fer.

## **James J. Hill**

Aux côtés de George Stephen, de Donald Smith et de Richard B. Angus, James Jerome Hill a été l'un des pionniers du chemin de fer. Il a fait partie du consortium ayant signé un contrat avec le gouvernement du Canada en vue de la construction du Canadien Pacifique en 1880.

Né au Canada, M. Hill consacre la première partie de sa carrière à la construction de chemins de fer dans le Midwest américain. Décrit comme un homme « de petite taille, borgne, au torse puissant et aux jambes arquées », il s'intéresse à la construction du Canadien Pacifique dans le but d'y relier son propre chemin de fer, le St. Paul, Minneapolis, and Manitoba Railway, à Winnipeg. Le raccordement du nouveau Canadien Pacifique à ces lignes américaines présenterait pour lui d'intéressantes possibilités de revenus et permettrait d'éviter la construction de la ligne « transcanadienne » proposée par d'autres membres du consortium, laquelle devait passer par la rive nord accidentée du lac Supérieur.

C'est en recommandant la nomination de William Cornelius Van Horne au poste de directeur général du Canadien Pacifique en 1881 que M. Hill contribue le plus au développement du chemin de fer au Canada. M. Van Horne en vient à s'opposer vivement au plan de M. Hill consistant à utiliser des lignes américaines pour le Canadien Pacifique et insiste pour que le chemin de fer passe par la rive nord du lac Supérieur. M. Hill quitte le CP au mois de mai 1883, jurant de se venger de M. Van Horne et du CP.

De retour aux États-Unis, M. Hill entreprend l'expansion dynamique de sa société, le Great Northern Railway, et se promet de construire sa propre ligne jusqu'au Pacifique. Cette détermination lui vaut le qualificatif de « fondateur d'empire ». Par leurs travaux de construction, M. Hill et son équipe – formée de nombreux Canadiens – transforment l'Ouest américain durant la dernière partie du XIXe siècle. Le Great Northern Railway devient par la suite un formidable rival de la ligne transcontinentale du Canadien Pacifique. Le Great Northern fait aujourd'hui partie du réseau du Burlington Northern Santa Fe.

## **Lord Mount Stephen (George Stephen)**

George Stephen est né à Dufftown, en Écosse, en 1829. De nombreuses personnes lui attribuent la réussite du Canadien Pacifique à ses débuts.

M. Stephen, fils de menuisier, immigré au Canada à l'âge de 21 ans. Ses principes éthiques rigoureux lui valent de réussir comme entrepreneur dans l'industrie des tissus, de la laine et du coton. Attiré par le domaine bancaire et financier, il est nommé directeur à la Banque de Montréal en 1873, puis président de la Banque de 1876 à 1881.

Avec son cousin Donald Smith et aux côtés de James J. Hill et de Richard B. Angus, M. Stephen fait partie du consortium qui se porte acquéreur du St. Paul, Minneapolis, and Manitoba Railway en 1873, dont il devient le président. Ce même consortium signe un contrat avec le gouvernement du Canada en vue de la construction du Canadien Pacifique en 1880. M. Stephen devient le premier président du Canadien Pacifique, poste qu'il occupe jusqu'en 1888.

La fortune et la contribution personnelle de M. Stephen jouent un rôle déterminant dans le financement initial et la construction du Canadien Pacifique. M. Stephen est convaincu que le

nouveau chemin de fer pourra acheminer le blé de l'Ouest vers les ports du fleuve Saint-Laurent et les pays du monde entier, et qu'il permettra d'assurer le transport des colons et des biens vers les Prairies. Sa vision, qui s'inscrit dans les idéaux politiques du jour, lui permet d'obtenir auprès du gouvernement et de sources privées les capitaux nécessaires à l'achèvement des travaux de construction du chemin de fer.

M. Stephen est élevé au rang de baronnet en 1886 et accède à la Chambre des Lords en choisissant le titre de baron Mount Stephen en 1891. Il meurt à Hatfield, en Angleterre, en 1921

### **Paul M. Tellier**

M. Paul Tellier a été nommé président-directeur général et membre du conseil d'administration du CN le 1<sup>er</sup> octobre 1992. Auparavant, depuis le mois d'août 1985, il occupait le plus haut poste de la Fonction publique du Canada, à savoir celui de greffier du Conseil privé et secrétaire du Cabinet au sein du gouvernement du Canada.

M. Tellier est diplômé de l'Université d'Ottawa et de l'Université d'Oxford, en Angleterre, et il est inscrit au Barreau du Québec depuis 1963. Grand leader du secteur public, il a occupé plusieurs postes, dont celui de sous-ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien en 1979 et celui de sous-ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources en 1982. M. Tellier est aussi un leader respecté du domaine des affaires; en plus d'avoir fait partie du conseil d'administration du CN, il a occupé des postes de direction à Alcan Aluminum Limitée, BCE Inc./Bell Canada, Bombardier Inc., Grand Trunk Corporation et McCain Foods Limited. Il a aussi été président de l'Association des chemins de fer du Canada et vice-président du Conseil canadien des chefs d'entreprise.

M. Tellier est devenu Compagnon de l'Ordre du Canada en 1993. En 1997, la revue *Railway Age* lui a décerné le titre de cheminot de l'année et, en 1998, ses pairs l'ont choisi comme PDG de l'année au Canada. Puis, en 2000, le journal *Les Affaires* l'a nommé Personnalité de l'année. Enfin, en 2001, il a obtenu le prix McCullough à titre de cadre supérieur de l'année en matière de logistique; ce prix est attribué par la National Industrial Transportation League et le Logistics Management & Distribution Report .

M. Tellier est né à Joliette (Québec), en 1939. Durant son passage au CN, la compagnie, qui était auparavant propriété de l'État, s'est transformée en un chemin de fer nord-américain à horaires fixes des plus performants, rentables et sûrs. Son réseau couvre désormais tout le Canada et le centre des États-Unis, et s'étend jusqu'au golfe du Mexique grâce à des alliances de marketing. Deux des plus importantes réussites de M. Tellier à titre de président-directeur général du CN ont été de diriger la privatisation très réussie de la compagnie en 1995 et la tenue de son premier appel public à l'épargne, et piloter l'acquisition de l'Illinois Central.

Pour honorer son leadership et ses réussites et reconnaître sa grande contribution au secteur ferroviaire canadien durant une courte mais remarquable période d'une dizaine d'années, M. Tellier a été intronisé au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2002 dans la catégorie Leaders. Peu de temps après avoir reçu ces honneurs, M. Tellier a annoncé sa retraite du CN, en 2003.

## **Peter Armstrong**

À titre de fondateur de Rocky Mountaineer Railtours, M. Peter Armstrong a mis à profit son esprit d'entreprise et son expérience du tourisme et il a pris la tête d'une équipe de professionnels afin de faire prospérer une entreprise de trains touristiques exploitant une liaison ferroviaire spécialisée qui mise sur la beauté stupéfiante des Rocheuses.

Avant de relever ce défi, il a acquis une expérience précieuse dans le secteur du tourisme, d'abord comme portier au fameux Hôtel Vancouver, construit par les chemins de fer, avant de monter rapidement sa propre entreprise de circuits en autocars et d'accéder à la présidence de Gray Line of Vancouver.

À titre de président-directeur général de Rocky Mountaineer Railtours, M. Armstrong est à l'origine de la vision que son équipe de direction et tout son personnel s'efforcent de concrétiser. La feuille de route de la compagnie a été excellente : elle a connu une croissance exceptionnelle depuis sa création. Le leadership de M. Armstrong a permis de redéfinir le service de train de voyageurs spécialisé sur le fameux itinéraire du CFPC entre Vancouver et Calgary, et sur l'itinéraire panoramique du CN reliant Kamloops à Jasper, qui passe par le col Yellowhead.

M. Armstrong a la réputation d'être l'une des personnes les plus occupées à Vancouver, car il consacre un temps considérable à des causes publiques. Il est gouverneur au Conseil de l'unité canadienne, il a été président de Tourism Vancouver, il préside le groupe de travail chargé de l'expansion du Palais des congrès de Vancouver, il est vice-président de Tourism British Columbia et assure la vice-présidence de l'école Saint George. Il siège aussi au conseil d'administration de BC Ferries, de Versacold Corporation et du Working Opportunity Fund. Il est lauréat du Grand prix de l'entrepreneur décerné par l'Association canadienne du capital de risque (ACCR) ainsi que du Grand prix de l'entrepreneur dans la catégorie Accueil et Tourisme décerné par Ernst & Young.

Le Temple de la renommée des chemins de fer canadiens a l'honneur d'introniser M. Armstrong dans sa première catégorie spéciale Réalisations sectorielles pour l'année 2002.

## **Robert J. Ritchie**

M. R. J. (Rob) Ritchie est entré au service du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFPC) en 1970 comme analyste de recherche, et il a progressé jusqu'à devenir président-directeur général de la compagnie durant une période de grand changement au chemin de fer.

En 1972, il est devenu représentant, Marketing pour le CFPC à Vancouver, et il a entrepris une carrière qui l'a amené à occuper plusieurs postes de cadre en marketing dans cette entreprise. En 1979, il est devenu directeur général, Marketing et ventes pour la région du Pacifique puis, en 1984, vice-président, Marketing et ventes à Montréal.

Après trois ans à titre de vice-président exécutif à la direction des Systèmes de transports intermodaux, il a été nommé à la présidence du CFPC en 1990. Il a occupé ce poste jusqu'à sa nomination à titre de président-directeur général en mars 1995.

Pendant son mandat au CFCP, M. Ritchie a siégé aux conseils d'administration de Fording Coal Ltd., Willis Canada, Shaw Industries Ltd. et de plusieurs chemins de fer, dont le CFCP. Il a aussi présidé le conseil de l'Association des chemins de fer du Canada et il a été membre du conseil d'administration de l'Association of American Railroads. Il est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Western Ontario et d'un baccalauréat en sciences de l'Université McGill.

Au cours de son mandat à titre de président-directeur général du CFCP, M. Ritchie a dirigé avec succès une restructuration visant à faire du chemin de fer une entité autonome. Il a aussi permis à la compagnie de relever les défis du début des années 1990 : l'unité opérationnelle de la région de l'est est redevenue rentable, l'entreprise a acheté un important parc de locomotives à courant alternatif modernes et plus économes, et elle a aussi fait un pas historique en déménageant son siège social de Montréal à Calgary.

De plus, il a chapeauté des initiatives du CFCP qui ont redoré le blason du secteur ferroviaire canadien, comme le Train des fêtes et le train d'époque touristique de luxe Royal Canadien Pacifique, et a travaillé à la conclusion d'une entente novatrice avec la Fédération des municipalités canadiennes, qui a contribué à résoudre les problèmes de voisinage entre les chemins de fer et les collectivités. Très respecté par ses employés, ses clients, ses pairs et les organismes de réglementation, M. Ritchie a annoncé son départ à la retraite en 2005, après une brillante carrière.

### **Sir Donald Mann**

« Maître bâtisseur » du Chemin de fer Canadien du Nord  
Abandonnant les travaux de la ferme pour se consacrer à l'exploitation forestière, Donald Mann devient contremaître à l'âge de 21 ans. Il arrive à Winnipeg en 1879 et conclut un contrat commercial avec le Canadien Pacifique (CP) l'année suivante. Il réalise des contrats sur la ligne principale du CP entre Whitemouth, au Manitoba, et la chaîne de montagnes de Selkirk, en Colombie-Britannique, jusqu'en 1885. C'est dans ces montagnes qu'il fait la rencontre de son futur associé, William Mackenzie. Ils fondent ensemble la société Mackenzie Mann & Company en 1886 et s'engagent dans la réalisation de travaux d'expansion et de construction de plusieurs chemins de fer pour le compte du CP : le Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan (QLL&S), le Calgary & Edmonton (C&E), et l'International of Maine. L'acquisition de la société Lake Manitoba Railway & Canal Co. en 1895 sert d'assise à la création du Chemin de fer Canadien du Nord. Tandis que William Mackenzie s'affaire au financement de l'expansion constante du chemin de fer, M. Mann – entrepreneur ferroviaire chevronné – fait office de « maître bâtisseur » du Chemin de fer Canadien du Nord. Il est forcé de démissionner de son poste de vice-président lors de la prise de contrôle de la société par le gouvernement fédéral au mois de septembre 1917. Bien qu'il ait été une personnalité en vue et qu'il ait frayé avec les hommes d'affaires et les politiciens canadiens les plus influents de son temps, M. Mann demeure une énigme aux yeux des historiens. Il a laissé en héritage tout un faisceau de lignes de chemin de fer dont la construction a grandement favorisé le développement du Canada.

### **Sir Henry Thornton**

Un « homme de coeur » au service du chemin de fer du peuple

Né en 1871 à Logansport, en Indiana, Henry Thornton entreprend sa carrière dans les chemins de fer comme dessinateur pour le compte de la société Pennsylvania Railway en 1894. Il occupe différents postes à l'ingénierie pour le chemin de fer, dont celui d'ingénieur — Entretien de la voie (1899–1900). En 1901, il joint les rangs de la société Long Island Railroad, qui offre un service de trains de banlieue, comme adjoint au président. En 1914, il accepte le poste de directeur général à la société Great Eastern Railway, un important chemin de fer de banlieue de Londres, en Angleterre. Il est fait chevalier en 1919 pour avoir organisé l'envoi ferroviaire des troupes britanniques pendant la Première Guerre mondiale. Toujours prêt à relever de nouveaux défis, M. Thornton décide par la suite de rejoindre les rangs du Canadien National (CN). Le 1<sup>er</sup> décembre 1922, il prend la succession de David Blythe Hanna à la barre du CN. Il est toutefois forcé de démissionner du poste de président en 1932 à la suite d'un scandale forgé par ses maîtres politiques. Il meurt peu de temps après, complètement brisé.

M. Thornton modèle le CN à son image : éternel « voyageur », il transforme le CN, qui transporte alors essentiellement des marchandises, en une entreprise de prestige offrant des services voyageurs de premier plan ainsi que des séjours dans des hôtels de luxe. Il entre ainsi en concurrence directe avec le Canadien Pacifique. Son travail est marqué au sceau de l'innovation : l'ère « Thornton », dont les retombées positives se feront sentir au-delà des années 1930, est celle des locomotives diesels-électriques ainsi que des compagnies aériennes et du réseau de radiodiffusion nationaux. M. Thornton est toutefois entré dans la légende non pas pour ses nombreuses réussites, mais bien pour les relations harmonieuses que cet « homme de cœur » entretenait avec ses semblables, notamment avec ses employés.

### **Sir William Cornelius Van Horne**

L'aristocrate bâtisseur du Canadien Pacifique

Né en 1843 à Chelsea, en Illinois, Cornelius Van Horne entreprend sa carrière en 1857 comme télégraphiste à la société Illinois Central Railway. Entre 1858 et 1864, il occupe différents postes au Michigan Central Railway. Il joint les rangs de la société Chicago & Alton Railway en 1864 à titre de préposé aux billets et gravit en moins de huit ans les échelons menant aux postes de régulateur de trains, de surintendant du service télégraphique et enfin de surintendant divisionnaire. Il se montre particulièrement habile à transformer des lignes de chemin de fer américaines sur le déclin en propositions rémunératrices : le regroupement du Milwaukee Road (1879) en est le meilleur exemple. Par la suite, M. Van Horne se voit offrir le poste de directeur général du Canadien Pacifique (CP) par J. J. Hill, poste qu'il occupe à compter du 31 décembre 1881. Au mois de septembre 1885, M. Van Horne est nommé vice-président du CP, puis président de l'entreprise moins de quatre ans plus tard. En 1899, il devient président du Conseil d'administration. Il donne sa démission en 1910.

M. Van Horne était un homme haut en couleur qui avait son franc-parler et possédait de multiples talents. Ses appétits, tout comme son raffinement, sont entrés dans la légende. Il se passionnait pour l'art et s'occupait d'architecture en amateur. Aux termes du contrat conclu avec le gouvernement, la voie ferrée du CP devait être terminée en dix ans tout au plus. M. Van Horne trouva le moyen – par la seule force de sa volonté – de la terminer en cinq ans. Mais ce qui est plus remarquable encore, c'est qu'une fois l'expansion du CP réalisée, il assura la prospérité de l'entreprise malgré le malaise économique qui prévalut durant la plus grande partie des années 1880 et 1890. Il ne fait aucun doute que sans la présence de M. Van Horne à

la barre du Canadien Pacifique, l'entreprise n'aurait pas joué le même rôle sur le plan du nationalisme canadien.

### **Sir William Mackenzie**

Le génie de la finance du Chemin de fer Canadien du Nord

Né en 1849 à Kirkfield, en Ontario, Sir William Mackenzie a d'abord été enseignant avant de devenir un entrepreneur prospère au service de la ligne principale du Canadien Pacifique (CP). S'associant avec Donald Mann, il fonde la Mackenzie Mann & Company Limited (MM&Co.) en 1886. Les services de la société sont retenus pour la construction des lignes des sociétés Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan et Calgary & Edmonton, inaugurées en 1890–1891. En 1896, la MM&Co. acquiert la charte de la société Lake Manitoba Railway & Canal Co. En 1899, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord est fondée à la suite d'une série complexe d'acquisitions et de fusions de lignes locales. M. Mackenzie en devient le président en 1902, poste qu'il occupe jusqu'à la prise de contrôle de la société par le gouvernement fédéral en 1917.

L'habileté de M. Mackenzie à obtenir des fonds pour réaliser les projets du Chemin de fer Canadien du Nord lui vaut une solide réputation de « génie de la finance ». Son prestige s'accroît : il est louangé par ses partenaires et vivement critiqué par ses détracteurs. M. Mackenzie ne se contente pas d'être un magnat du chemin de fer : il mène à bien différentes entreprises commerciales au Canada et au Brésil, qu'il s'agisse de Brascan, du réseau de tramways de Toronto, de services publics (gaz, électricité, téléphone), de l'exploitation du charbon et du bois ou de la pêche à la baleine. Il a également été propriétaire du plus important quotidien du Canada à l'époque, La Presse. Le Chemin de fer Canadien du Nord devient un élément important de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). L'historien R. B. Fleming a rendu un hommage mérité à M. Mackenzie en le qualifiant de « roi du chemin de fer au Canada ».

### **Tom Payne**

Thomas Payne est reconnu comme le « fondateur du secteur des chemins de fer d'intérêt local canadiens modernes ».

Entré dans le service des trains du CFPC au début des années 1970, il devient ensuite mécanicien de locomotive. Au milieu des années 1980, après s'être beaucoup intéressé à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis, il cherche pendant trois ans à lancer sa propre entreprise ferroviaire. Sa démarche consiste à effectuer un travail de longue haleine relatif à la réglementation, à obtenir toutes les approbations voulues ainsi qu'une charte d'exploitation du gouvernement de l'Alberta, et à trouver le financement nécessaire pour acheter un tronçon ferroviaire qui lui convienne.

En novembre 1986, il finit par réaliser son rêve lorsque la Central Western Railway Corporation se met à exploiter l'ancienne subdivision de Stettler de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, entre Ferlow Junction (au sud de Camrose) et Morrin, en Alberta. Il est aux commandes du premier train de céréales à traverser l'ancien terminal ferroviaire de Big Valley, en Alberta, en direction nord pour faire la correspondance avec le CN.



La Central Western Railway Corporation prend de l'expansion et englobe un vaste réseau de collecte de céréales dans le centre de l'Alberta, pour devenir ensuite RaiLink Ltd., troisième plus grand réseau ferroviaire au Canada, jusqu'à ce qu'elle soit rachetée par RailAmerica, Inc. en 1999.

M. Payne a pris sa retraite du groupe RaiLink en 1997 afin de se consacrer à de nouveaux intérêts. Sa clairvoyance, son dévouement et ses efforts de pionnier ont ouvert la voie au secteur moderne et dynamique des chemins de fer d'intérêt local, dont le réseau de transport peut s'enorgueillir aujourd'hui.