

HÉROS DU RÉSEAU FERROVIAIRE : 2003

John R. Booth

John Rodolphus Booth (1827-1925), leader de l'industrie du bois de construction à Ottawa, a mis sur pied le Canada Atlantic Railway, qui fut le plus grand chemin de fer à propriétaire unique en Amérique du Nord. Dès 1896, le chemin de fer d'Ottawa reliait les Grands Lacs à la frontière du Vermont, ce qui créait un débouché pour le bois de la vallée de l'Outaouais et du parc Algonquin et en faisait le plus important axe pour les expéditions céréalières à destination de la côte Atlantique. En 1896, Sir Wilfrid Laurier a déclaré que la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, propriété de M. Booth, était « probablement la plus importante depuis la création du Canadien Pacifique ».

M. Booth a embauché d'éminents cheminots, comme le grand ingénieur ferroviaire Walter Shanly, qui a établi en 1881 le tronçon du Canada Atlantic Railway qui va de Côteau à Ottawa; George Mountain, qui a succédé à Shanly comme ingénieur en chef et qui est devenu le premier ingénieur en chef de la Commission des chemins de fer du Canada; Edson Chamberlin, directeur général, qui a modernisé et développé le Canada Atlantic Railway de 1886 à 1904 et qui est par la suite devenu président du Grand Trunk Railway; et d'autres cheminots qui ont fini par jouer un grand rôle dans la construction du Grand Trunk Pacific Railway. Le Canada Atlantic a assuré une desserte voyageurs de première classe entre les villes importantes de la vallée de l'Outaouais et a mis en service des trains directs formés de voitures Pullman reliant Montréal, Boston et New York.

Le chemin de fer de M. Booth a aussi été le premier au Canada à adopter les freins à air Westinghouse, le chauffage à la vapeur et l'éclairage électrique, et à exploiter des locomotives à vapeur de grande vitesse de type Atlantic. M. Booth a créé le premier corridor ferroviaire menant à la gare Centrale située au centre-ville d'Ottawa, là où la gare Union fut ensuite construite et où se trouvent maintenant la promenade du Colonel By et le Centre de conférences du gouvernement. Il a construit des milliers de wagons et au moins 13 voitures de grande qualité dans ses propres ateliers situés à Ottawa. La ligne a été intégrée au réseau du Grand Trunk en 1904 et M. Booth est devenu administrateur du Grand Trunk Pacific Railway. Aujourd'hui, cette ligne forme encore un tronçon important des réseaux du CN et de VIA entre Valleyfield et Ottawa. En outre, la plus grande partie du tronçon urbain du Queensway, seule autoroute d'Ottawa, est aménagée sur son parcours.

John Booth a repoussé les frontières de l'Ontario et favorisé le développement des industries primaires et du commerce international en aménageant des réseaux ferroviaires fiables. C'est pourquoi nous l'intronisons avec plaisir au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2003, dans la catégorie Leaders.

Lord Strathcona (Donald A. Smith)

Donald A. Smith restera à jamais immortalisé dans cette « grande photographie canadienne », comme le disait l'historien canadien Pierre Berton dans son documentaire historique de 1971 intitulé *The Last Spike* (Le dernier crampon). C'est en effet Donald Smith qui, par un froid matin de novembre 1885, à Craigellachie, en Colombie-Britannique, eut l'honneur de prendre le marteau à crampon pour enfoncer symboliquement le dernier crampon de la voie ferrée du

Canadien Pacifique, dotant de ce fait même le jeune pays de son premier lien ferroviaire transcontinental.

Ancien négociant en fourrures à la Compagnie de la Baie d'Hudson, M. Smith avait compris à quel point un chemin de fer national serait précieux dans le développement du Dominion du Canada. Son expérience à la Compagnie de la Baie d'Hudson, sur la côte est du Labrador, l'avait convaincu que la prospérité future du Canada passait par la colonisation du centre du pays et des Prairies. D'origine écossaise, M. Smith était cousin de George Stephen, qui fut président du Canadien Pacifique de 1881 à 1885. Lui-même, son cousin et James J. Hill faisaient partie du premier consortium du Canadien Pacifique, et leur expérience au sein du St. Paul, Minneapolis, and Manitoba Railway lui avait fait prendre conscience de l'importance vitale des chemins de fer dans le développement de l'Ouest américain. M. Smith devint un des principaux actionnaires du Canadien Pacifique, puis il fit partie des dirigeants de la compagnie après 1883.

Il a été élu chancelier de l'Université McGill à Montréal en 1889, a été fait chevalier en 1886 en reconnaissance de son rôle dans le développement du Canadien Pacifique, puis de même, baron Strathcona and Mount Royal. Les Lord Strathcona's Horse, unité de fusiliers à cheval qu'il avait mise sur pied pour servir pendant la guerre des Boers, existent toujours, à Edmonton. M. Smith est décédé à Londres en 1914, à l'âge de 94 ans.

Ross Walker

Amis, collègues, clients, dirigeants syndicaux et décideurs gouvernementaux sont unanimes : Ross Walker était un leader. Et ils ont parfaitement raison. Au cours des 47 années passées au service du CN, M. Walker a su faire preuve de leadership dans tous les aspects de l'activité du CN et de l'activité ferroviaire en général. De ses débuts comme agent adjoint en 1947 à sa retraite comme premier vice-président – Ouest canadien en 1994, il s'est acquitté avec brio de ses innombrables affectations et a formé de nombreux membres du personnel qui sont devenus des atouts pour le CN.

Il s'est particulièrement illustré comme chef du Transport, vice-président – Région des Montagnes et premier vice-président – Ouest canadien. Vers la fin des années 1970, le réseau du CN dans l'Ouest était sérieusement engorgé et était loin de pouvoir absorber le flot croissant de trafic à destination des pays côtiers du Pacifique. Quand le taux de croissance du trafic dans l'Ouest a commencé à se stabiliser au milieu des années 1990, le réseau des Prairies et des Rocheuses servait de point d'origine à la plus grande partie du trafic de la Compagnie. Les problèmes de saturation étaient particulièrement aigus sur la ligne principale entre Edmonton et Vancouver. M. Walker a pris les choses en main; à la tête de l'équipe de planification, il s'est battu pour que des ressources soient allouées à un projet qui allait doter le CN d'une emprise capable d'accueillir les lourds volumes de trafic qui ont continué d'augmenter dans les années 1980 et 1990. Durant ces années, des douzaines de gros producteurs, des usines de pâtes à papier aux mines de charbon, se sont installés le long d'une ligne du CN dans l'Ouest canadien et M. Walker a joué un rôle important dans de nombreux projets d'aménagement, notamment celui des mines de charbon du nord-est de la Colombie-Britannique et celui du nouveau terminal céréalier à Prince Rupert.

Il a établi des relations solides avec ses clients dans l'Ouest tout comme avec les syndicats et les décideurs de tous les niveaux de gouvernement. Il a exercé des pressions pour faire

modifier la structure tarifaire du Nid-du-Corbeau et a collaboré avec les leaders du secteur céréalier pour concrétiser les changements nécessaires. Le trafic intermodal se développant au Canada, il a donné son appui au projet d'agrandissement des tunnels du CN, qui a permis au chemin de fer d'acheminer des wagons chargés de conteneurs sur deux niveaux n'importe où sur son réseau, de Vancouver à Halifax. Il a négocié avec succès l'achat de la participation à 50 pour cent de CP Rail dans la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta, puis a brillamment intégré la société à la structure d'exploitation du CN.

C'est peut-être sur la structure organisationnelle qu'il a laissé sa plus grande marque. Il a en effet créé une unité fonctionnelle pour l'Ouest canadien et y a affecté une équipe triée sur le volet. Cette unité était chargée de superviser toutes les activités du CN de la tête des Grands Lacs à la côte du Pacifique, ce qui a permis au CN d'adapter ses ressources humaines aux besoins d'un chemin de fer moderne et de les rassembler autour d'un but commun. Il était un leader, certes, mais aussi un bâtisseur.

M. Walker a participé à de nombreuses activités politiques et sociales dans le cadre de ses fonctions. Il y a toujours représenté le CN avec distinction.

Tout au long de sa carrière, M. Walker a fait figure de leader tant au CN qu'au sein du secteur ferroviaire. Nous sommes donc très heureux de l'introniser au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2003, dans la catégorie Leaders.

Serge Belzile

La Société des chemins de fer du Québec (SCFQ) a commencé à exploiter son premier chemin de fer d'intérêt local (CFIL) entre Québec et Clermont, dans l'Est du Québec, en 1994. Entre 1994 et 2009, la compagnie s'est agrandie jusqu'à regrouper six chemins de fer en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. En 2009, une grande partie du réseau de la SCFQ a été vendue au CN lors d'une transaction qui illustre bien le contexte toujours changeant du chemin de fer canadien.

Les chemins de fer d'intérêt local et régional qu'exploitait la SCFQ étaient importants pour les expéditeurs de ces régions et offraient un service à la clientèle d'excellente qualité. Depuis 1994, Serge Belzile a dirigé la mise sur pied et la croissance de la compagnie. Il a été le premier président-directeur général de la SCFQ et, grâce à son leadership, à son dévouement et à sa vision, l'entreprise est aujourd'hui très dynamique. M. Belzile a joué un rôle déterminant dans la collaboration avec les partenaires financiers, qui a abouti à la création de la SCFQ dans le milieu des années 1990, et l'efficacité dont il a fait preuve dans ses relations avec les clients, les collectivités et les transporteurs de correspondance a permis de faire de la société le principal exploitant de CFIL au Québec et dans les Maritimes pendant de nombreuses années. Durant cette période de croissance, M. Belzile s'est attiré beaucoup de respect au sein du secteur ferroviaire dans son ensemble, et il a pris part à plusieurs initiatives. Il a également fait partie du conseil d'administration de l'Association des chemins de fer du Canada.

M. Belzile a quitté la SCFQ au début de 2003 pour se consacrer à d'autres activités. Même si les CFIL qu'il a aidé à créer font maintenant de nouvelle partie d'une grande entreprise, la contribution de M. Belzile au secteur ferroviaire a été récompensée par son intronisation au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens lors de son départ à la retraite.