

PIONNIERS DE L'INDUSTRIE : 2002

Harry R. J. Home

La carrière de Harry Robert John Home au CN a débuté le 28 juillet 1949 à Boston Bar, en Colombie-Britannique, où il faisait partie d'une équipe de signalisation. Il était alors rémunéré 86 cents l'heure. À l'automne 1949, il est retourné aux études à Kamloops, où vivait sa famille, et il a travaillé aux ateliers ferroviaires. Son père, John Cameron " Jack " Home, mécanicien de locomotive sur la ligne principale au CN, avait fait ses débuts en 1913 au Chemin de fer Canadien du Nord. Suivant les traces de son père, Harry est devenu aide-mécanicien de locomotive, puis mécanicien de locomotive à vapeur pour le CN. Il se souvient de son premier " voyage rémunéré " comme aide-mécanicien de locomotive à bord du train 406 tiré par la locomotive 4303, filant en direction est au départ de Jasper. Il aidait alors un mécanicien de locomotive nommé Jimmie Robb. " J'attendais ce jour depuis plus de 19 ans ", a raconté Harry à l'été 2004, se souvenant que 51 années s'étaient écoulées depuis cette magnifique journée d'été.

Étant le fils d'un mécanicien de locomotive, Harry a passé son enfance dans des endroits comme Jasper, Kamloops, Hanna, Big Valley et Edmonton. Devenu adulte, il a travaillé aux terminaux de plusieurs de ces villes comme mécanicien de locomotive pour le CN.

Harry laissera à jamais le souvenir d'un employé prudent, honnête et très apprécié. La jeune génération l'admirait et recherchait sa compagnie et ses anecdotes sur l'histoire du chemin de fer. C'est cependant la passion de Harry pour la préservation de la locomotive à vapeur 6060 du CN qui lui a valu une reconnaissance nationale et internationale. Depuis 1960, Harry déploie des efforts afin de conserver en bon état la locomotive 6060 " de montagne " du CN, qui a jadis transporté des voyageurs d'un bout à l'autre du pays. Aujourd'hui, grâce à la vision et au leadership de Harry, elle est toujours en état de marche, pour le bénéfice des générations futures.

Harry a pris sa retraite au mois de mai 1998 après une fructueuse carrière au CN. La foule s'est rassemblée à la gare du CN de Jasper à son arrivée à bord d'un train intermodal moderne du CN parti de Kamloops. Lorsque Harry a été intronisé au Temple de la renommée des chemins de fer du Canada, le CN lui a rendu un hommage supplémentaire en donnant son nom de famille, Home, à un point contrôlé situé tout juste à l'est de Jasper.

Ambassadeur hors pair du secteur ferroviaire, mécanicien de locomotive talentueux, dirigeant syndical compétent et homme respecté dans sa collectivité, Harry Home est un véritable héros du chemin de fer, et le Temple de la renommée des chemins de fer du Canada est heureux de le reconnaître comme tel.

Kevin Lihou et Donald Blain

Au nom des employés du secteur ferroviaire, le Temple de la renommée des chemins de fer canadiens désire souligner le professionnalisme dont ont fait preuve deux membres du personnel des locomotives de VIA Rail Canada qui ont été tués le 23 avril 1999 alors qu'ils étaient en fonction à Thamesville, en Ontario. Les gestes posés par Kevin Lihou et Donald Blain quelques secondes avant que leur train déraille et percute du matériel ferroviaire à l'arrêt sur

une voie de remisage adjacente ont permis d'éviter que plusieurs autres personnes ne soient blessées ou tuées dans ce tragique accident.

Ayant pressenti l'imminence d'un grave accident mettant en cause non seulement leur propre train mais aussi des trains se déplaçant sur la voie principale adjacente, MM. Lihou et Blain, membres de l'équipe de la locomotive n° 74 de VIA, ont lancé un message d'urgence à l'aide depuis la radio de la locomotive quelques secondes avant le déraillement et la collision. Grâce à ce message, le train n° 71 de VIA, qui s'approchait de Thamesville en direction opposée au moment de l'accident, a pu s'immobiliser en toute sécurité, évitant ainsi que d'autres membres du personnel ou voyageurs ne soient blessés ou tués.

En outre, en activant rapidement le bouton d'arrêt du moteur avant que le train entre en collision avec le matériel à l'arrêt, l'équipe de la locomotive n° 74 de VIA a contribué à réduire les risques d'incendie et d'explosion graves.

Nombreux sont ceux qui éprouvent de la reconnaissance envers MM. Lihou et Blain. Leur intervention rapide et leur respect des méthodes établies, en dépit de la gravité de la situation et de la menace qui pesait sur eux, témoignent du dévouement de ces hommes à l'égard de leur travail et de la sécurité de leurs collègues.

Le 20 février 2002, le CN a rendu hommage à MM. Lihou et Blain en donnant leur nom à deux installations secondaires de la subdivision de Dundas du CN dans le sud-ouest de l'Ontario : Lihou au point milliaire 61,6 et Blain au point milliaire 45,1. À l'instar du CN, l'ensemble du secteur ferroviaire canadien veut honorer la mémoire de Kevin Lihou et de Donald Blain en les intronisant au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2002, dans la catégorie Héros.

Roger Cyr et Benoit Levesque

L'Opération Gareautrain est un programme unique de partenariat entre les secteurs public et privé qui permet de réduire le nombre de décès et de blessures causés par des accidents aux passages à niveau et à la suite d'intrusions sur les voies.

Commandité par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada, ce programme de partenariat bénéficie du soutien des chemins de fer canadiens, des corps policiers, des conseils et ligues de la sécurité, de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, de groupes communautaires et de quelque 500 animateurs bénévoles présents dans des communautés à l'échelle du Canada. Sans ce programme, on aurait déploré un nombre beaucoup plus élevé de blessures graves et de décès au Canada.

En 1980, on a dénombré 826 collisions à des passages à niveau routiers. Roger Cyr, directeur national de l'Opération Gareautrain à sa création et ancien directeur général Réclamations pour le Canadien National et Air Canada, soutient qu'à l'origine le programme n'était guère plus qu'un concept soutenu par quelques documents de référence provenant du programme en vigueur aux États-Unis.

Au départ, M. Cyr ne dispose que d'un bureau et d'un classeur; plus tard, il aura une assistante. Se mettant à l'œuvre, il entreprend de créer l'Opération Gareautrain au Canada. Il accumule

des données, tire parti de ses connaissances au sein du secteur ferroviaire et établit des liens avec des organismes gouvernementaux.

Graduellement, on assiste à la naissance de l'Opération Gareautrain. Ses comités provinciaux voient le jour. Le Conseil canadien de la sécurité ainsi que les ligues et conseils de la sécurité dans huit provinces en deviennent des partenaires essentiels.

En 1981, la Saskatchewan s'est jointe au programme et, en 1988, c'était au tour de la Nouvelle-Écosse. À l'origine, le programme poursuivait une seule mission, soit la promotion de la sécurité aux passages à niveau. En 1989, cependant, on y ajoute une composante pour prévenir les intrusions sur l'emprise ferroviaire.

Afin de faire passer son message de sécurité routière au sein du grand public, l'Opération Gareautrain crée un programme éducatif ciblant l'ensemble de la population, des écoliers aux adultes. Des partenariats sont établis avec divers organismes, comme les corps policiers et des groupes d'ingénieurs.

Pendant cette décennie, M. Cyr lance toute une série de programmes de sensibilisation du public, tels que des simulations d'accidents, des journées de la sécurité ferroviaire, des expositions dans des centres commerciaux, et il contribue à l'adoption d'un nouveau symbole pour les croix de Saint-André. En 1991, après avoir passé 41 ans au service du CN et 10 ans au sein de l'Opération Gareautrain, M. Cyr décide de prendre sa retraite.

Son successeur, Ben Levesque, entre au service de l'Opération Gareautrain à titre de directeur national le 1er janvier 1992, après avoir quitté le service de l'Exploitation du Canadien National pour prendre une retraite anticipée. Les programmes déjà mis en place par l'organisme fonctionnent très bien et font appel à des cheminots et à des agents de police bénévoles, à quelques corps policiers provinciaux et municipaux ainsi qu'aux ligues et conseils provinciaux de la sécurité.

Il est temps de continuer à bâtir sur les solides assises déjà en place. C'est l'éducation qui devient le thème principal du nouveau programme. En 1992, en collaboration avec des agents de police du CSX en service entre Chatham et Sarnia, en Ontario, l'Opération Gareautrain lance le premier programme d'agents à bord des trains. Les forces de l'ordre deviennent désormais très sensibilisées aux questions de sécurité publique liées à l'exploitation ferroviaire.

Au milieu des années 1990, invité à assister à une réunion du conseil de développement du programme Operation Lifesaver Inc. aux États-Unis, M. Levesque est nommé membre de ce conseil. Par la suite, il participe à l'élaboration d'une trousse de présentation canadienne afin de diffuser le même message à la grandeur du pays. Le programme connaît une expansion phénoménale.

Parmi les recommandations présentées au ministre des Transports à la suite de l'examen de 1995 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il en est une qui vise à réduire de moitié avant 2006 le nombre de collisions aux passages à niveau et d'incidents à la suite d'intrusions sur l'emprise ferroviaire. Direction 2006 voit le jour dans le but de veiller à la mise en œuvre de la recommandation. L'Opération Gareautrain se joint au programme, et M. Levesque accepte d'en diriger le Comité d'éducation. Grâce au Programme des présentateurs, l'Opération Gareautrain étend ses activités et sa participation à Direction 2006.

La demande de matériel éducatif est en hausse, et on crée un site Web pour augmenter la visibilité de l'Opération Gareautrain. Par l'entremise de Direction 2006, d'autres partenariats essentiels sont établis avec des groupes capables d'exercer une influence sur le comportement du public. De nouveaux documents et produits sont élaborés, et une base de données électronique est créée pour éviter de perdre de vue des personnes, des exposés et des activités. Par ailleurs, le nouveau matériel produit – vidéos et autres – donne des résultats favorables.

L'an dernier, on a dénombré une centaine de décès et 70 blessures graves à la suite d'accidents à des passages à niveau ou d'intrusions sur les emprises ferroviaires.

Aujourd'hui, malgré l'intensification de la circulation tant ferroviaire que routière et l'augmentation du nombre de chemins de fer, on observe une réduction de plus en plus rapide du nombre de décès et de blessures sur les voies ferrées au Canada. Les bénévoles et les sympathisants dévoués du programme Opération Gareautrain en ont fait le meilleur programme de sécurité publique au Canada et, grâce à eux, les collectivités canadiennes sont maintenant des milieux de vie améliorés et plus sécuritaires.

Sir Sandford Fleming

Ingénieur civil et arpenteur canadien, Sandford Fleming est l'une des figures dominantes du développement du chemin de fer au Canada. Né à Kirkcaldy, en Écosse, au mois de janvier 1827, il immigré au Canada en 1845.

M. Fleming effectue d'abord de l'arpentage pour le chemin de fer Ontario, Simcoe, and Huron Railway. En 1863, il devient ingénieur en chef et est chargé de l'achèvement de l'Intercolonial Railway, reliant le Québec aux provinces Maritimes. Il mène à bien ce projet en 1876.

En 1871, M. Fleming est nommé ingénieur en chef du Canadien Pacifique. Il effectue des levés sur le terrain afin de proposer le tracé du chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses dans l'Ouest canadien. En 1872, il recommande une route passant par le col Yellowhead, Edmonton et Jasper. Ce tracé par le nord ne sera pas retenu par le Canadien Pacifique. On lui préfère un tracé passant au sud plus près de la frontière américaine. M. Fleming quitte le Canadien Pacifique en 1880, mais continue de jouer un rôle de conseiller auprès de l'entreprise. En fait, il découvre le col Kicking Horse et y effectue des levés pour le tracé sud de la ligne à travers les Rocheuses.

Fait chevalier en 1897, M. Fleming crée également le système international de l'heure normale, encore utilisé aujourd'hui dans le monde entier. En divisant la terre en 24 fuseaux horaires, il instaure un système de temps normalisé pour les trains au Canada, favorisant ainsi la sécurité et l'efficacité de l'exploitation ferroviaire. M. Fleming conçoit également le timbre de trois cents représentant un castor, premier timbre encollé lancé en 1851 au Canada. Cet homme, considéré comme l'un des pionniers du chemin de fer au Canada, meurt le 22 juillet 1915.

Pierre Berton

Pierre Berton figure parmi les journalistes, historiens et personnalités médiatiques les plus célèbres au Canada. Né en 1920 à Whitehorse, dans le Territoire du Yukon, M. Berton est devenu une personnalité en vue au Canada à titre d'historien populaire et d'écrivain réputé.

M. Berton fait ses débuts dans le secteur journalistique à Vancouver en 1942. À 21 ans, il est nommé directeur des nouvelles locales, devenant le plus jeune à occuper un tel poste dans un quotidien canadien. Il est ensuite rédacteur en chef du magazine Maclean's et travaille ultérieurement au Toronto Star. À partir de la fin des années 1950, M. Berton anime ses propres émissions télévisées et participe à titre de panéliste à des émissions d'affaires publiques comme Front Page Challenge.

Au cours de sa brillante carrière, M. Berton publie de nombreux ouvrages qui mettent en lumière des facettes intéressantes et romantiques de l'histoire du Canada. Des livres comme 1967: The Last Good Year, Farewell to the Twentieth Century et Vimy, entre autres, lui ont valu des critiques élogieuses.

Deux des ouvrages les plus populaires de M. Berton, *The National Dream* (publié en français sous le titre *Un rêve insensé*) (1970) et *The Last Spike* (*Le dernier mille*) (1972) traitent de façon colorée et détaillée du contexte entourant la construction du premier chemin de fer transcontinental canadien. Ces deux ouvrages ont été adaptés plus tard pour en faire des séries télévisées qui ont donné aux Canadiens un aperçu fascinant des débuts du Chemin de fer Canadien Pacifique et du rôle fondamental qu'il a joué dans le développement du pays. En 1972, M. Berton gagne un troisième Prix du Gouverneur général, cette fois pour son émouvant récit *Le dernier mille*.

Chancelier du Collège du Yukon, docteur honoris causa à plusieurs reprises et lauréat de quatre grands prix littéraires, M. Berton est aussi Compagnon de l'Ordre du Canada.

Un rêve insensé et *Le dernier mille* relatent les débuts de l'ère ferroviaire canadienne d'une façon toute particulière. Les ouvrages de M. Berton ont permis de renseigner la population sur le rôle historique de premier plan joué par le Chemin de fer Canadien Pacifique pour unifier le pays et favoriser la croissance économique canadienne. Cette contribution importante à la documentation sur l'histoire ferroviaire du Canada vaut à Pierre Berton, en 2002, le prix de reconnaissance annuel du Temple de la renommée des chemins de fer canadiens.