

## **PIONNIERS DE L'INDUSTRIE : 2004**

### **James J. Sirois**

M. James J. Sirois a vécu une longue histoire avec les chemins de fer. Il fait partie de ces nombreuses personnes dont le dévouement a permis d'assurer au Canada une exploitation ferroviaire sécuritaire pendant plus de 150 ans, dans le transport tant des marchandises que des voyageurs.

C'est à la fin des années 1940 que M. Sirois commence sa carrière au Canadien National à titre de commis. En 1950, il travaille déjà comme serre-frein et, peu de temps après, il est nommé chef de train. Il est alors affecté au tronçon de la voie principale du CN reliant Québec, Rivière du Loup et Edmundston, au Nouveau Brunswick.

En 1955, il quitte le CN et participe au développement du Chemin de fer QNS & L au service duquel il passe 36 ans, d'abord comme serre-frein, puis chef de train et enfin mécanicien de locomotive.

Avant d'occuper un poste de direction, M. Sirois participe activement au mouvement syndical des cheminots. Il a d'ailleurs occupé des fonctions au sein du syndicat des Travailleurs unis des transports et a préconisé des moyens d'améliorer les conditions de travail qui ont été adoptés ultérieurement par le secteur.

En 1960, M. Sirois prend part au lancement de la Compagnie de chemin de fer Québec-Cartier qui relie Port-Cartier et Gagnon, au Québec. C'est même lui qui est chef de train à bord du premier train lors du lancement de l'entreprise. À la même période, il participe à la construction du chemin de fer de Northernland, reliant le QNS & L au point milliaire 224 (Labrador City) à Wabush.

### **Vince Coleman**

P. Vincent (Vince) Coleman est devenu un véritable héros canadien et s'ajoute à la liste des vaillants cheminots dont la bravoure a permis de sauver des vies. C'est à ce titre qu'il est intronisé au Temple de la renommée des chemins de fer canadiens en 2004, dans la catégorie Héros.

Nombreux sont les récits relatant la tragique explosion de Halifax qui s'est produite dans la triste matinée du 6 décembre 1917 et a causé la mort de plus de 2 000 personnes. Cette explosion a été le plus grand désastre de l'histoire du Canada. À 8 h 45, au port de Halifax, deux navires – l'Imo, navire de secours belge, et le Mont Blanc, navire à vapeur français, entrent en collision à la suite de mauvaises communications qui ont amené le Mont Blanc à faire une fausse manœuvre au moment de son entrée au port. Le Mont Blanc transporte des munitions, notamment de l'acide picrique et de la dynamite.

Les installations ferroviaires sont situées non loin du port, près des lieux de l'accident. Le Mont Blanc prend feu peu de temps après la collision; les flammes et la fumée noire viennent rapidement obscurcir le ciel. Un grand nombre de spectateurs, ne se doutant pas du danger,



assistent à ce triste spectacle. Pendant ce temps, un marin donne le signal au personnel des chemins de fer d'évacuer rapidement les lieux, car le navire menace d'exploser.

Conscient de la gravité de la situation, M. Coleman, télégraphiste de la Compagnie des chemins de fer nationaux au Canada, qui était sur le point de quitter le triage pour se réfugier dans un endroit plus sécuritaire, retourne à son poste de télégraphie. Il vient de se rappeler que le train reliant Boston et Halifax est sur le point d'entrer en gare et qu'il faut le prévenir du danger pour éviter une terrible catastrophe.

M. Coleman réussit à envoyer son télégramme à temps et à empêcher le train de se rendre jusqu'à Halifax. L'explosion a lieu à 9 h 06, tuant quelque 2 000 personnes et en blessant encore davantage. M. Coleman, alors âgé de 45 ans, a sacrifié sa vie pour sauver plus de 700 passagers du train.

M. Coleman a laissé dans le deuil sa femme Frances. Il est enterré au cimetière Mount Olivet, à Halifax.