

Les biographies de <<Confidences de porteurs>> l'épisode 3

L'intervieweur

Stanley G. Grizzle, aîné d'une fratrie de sept enfants, naît à Toronto en 1918. Ses parents, ayant tous deux immigrés de la Jamaïque en 1911, travaillent dans le secteur des services – sa mère comme domestique et son père comme chef cuisinier pour la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada. En 1940, la pauvreté et le manque de débouchés conduisent M. Grizzle au Chemin de fer Canadien Pacifique, où il entreprend une carrière de porteur de voitures-lits qui s'échelonna sur 20 ans. En 1942, il est appelé à servir par le gouvernement canadien et obtient le statut de caporal lors de son affectation comme assistant médical en Hollande. En 1962, M. Grizzle quitte le Chemin de fer Canadien Pacifique et devient le premier Noir canadien employé par le ministère du Travail de l'Ontario. Il se présente aux élections de la Fédération du Commonwealth coopératif, sans succès, avant d'être nommé juge à la Cour de la citoyenneté canadienne par le premier ministre Pierre Elliott Trudeau, en 1978. Militant dévoué, M. Grizzle fait campagne sans relâche pour la réforme des politiques canadiennes en matière de travail, d'immigration et de droits de la personne. Historien passionné, il se consacre aussi à la documentation et à la préservation de l'histoire des Noirs au Canada. Ses [archives](#) sont conservées à Bibliothèque et Archives Canada.

Les narrateurs / les narratrices

Raymond Coker était un chimiste industriel également doué pour la musique. Le racisme de l'époque l'empêchant de trouver un emploi stable dans l'une ou l'autre de ces disciplines, il se tourne vers la section de Toronto du Canadien Pacifique. Il y travaille comme porteur de voitures-lits et de voitures-buffet jusqu'à ce que la modification de la convention collective, rendue possible grâce à l'adoption de la *Loi canadienne sur les justes méthodes d'emploi* (1951), l'autorise à devenir chef de train. (Source : [417381](#))

Melvin Crump naît à Edmonton, en 1916, de parents homesteaders qui avaient immigré d'Oklahoma à Keystone, en Alberta, en 1911. Peu intéressé par l'agriculture, il devient porteur de voitures-lits pour le Chemin de fer Canadien Pacifique en 1936, au plus fort de la Grande Dépression. Il travaille à la division de Calgary jusqu'en 1954, avant d'être nommé président du comité de sécurité de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs. (Source : [417403](#))

Oliver Charles Davis naît en 1917. Il devient porteur pour le Chemin de fer Canadien Pacifique en 1939, juste avant le début de la Deuxième Guerre mondiale. (Source : [417387](#))

George Forray naît à Montréal en 1911 de parents immigrants originaires de la Grenade et de la Guadeloupe. En 1937, alors qu'il rentre de l'Université Mount Allison, le Chemin de fer Canadien Pacifique le recrute pour travailler comme porteur de voitures-lits pendant l'été. M. Forray ne retournera pas à l'école et travaillera pour l'entreprise pendant 40 ans. Tout au long de son service dans les chemins de fer, il est un fier membre de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs. (Source : [417383](#))

Harold James Fowler naît dans le canton de Dover, dans le comté de Kent, à environ 10 kilomètres de la ville de Chatham. Son premier trajet comme porteur de voitures-lits pour le Chemin de fer Canadien Pacifique, en juin 1939, le mène de Toronto à Vancouver. Membre fondateur de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs, M. Fowler en préside le comité des divertissements pendant quelque temps. Dans le train, il se fait un point d'honneur de soutenir et de conseiller ses confrères. Souffrant d'arthrite lombaire, M. Fowler est contraint de prendre sa retraite en 1976, mais il aura accumulé suffisamment d'années de service pour toucher une pleine pension. (Source : [417393](#))

Harry Gairey Sr. naît en Jamaïque, en 1898. Au décès de son père, alors qu'il n'a que cinq ans, sa mère l'emmène à Cuba avec ses sept frères et sœurs. Adolescent, M. Gairey travaille dans une sucrerie, puis il déménage à Toronto en 1914 pour travailler comme plongeur, cuisinier et serveur pour la Compagnie du Grand Tronc. Il reste avec l'entreprise jusqu'en 1932. En 1936, pour subvenir aux besoins de sa jeune famille, il retourne travailler sur les rails en tant que porteur de voitures-lits pour la division de Toronto du Chemin de fer Canadien Pacifique; il est plus tard promu au poste d'instructeur des porteurs. Membre fondateur de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs de la division de Toronto, M. Gairey assume des fonctions de direction au sein de l'organisation tout au long de sa carrière. Il se démarque également par son activité communautaire, participant à la fondation de la division torontoise de l'Universal Negro Improvement Association et de la Negro Citizenship Association. (Source : [417384](#))

Eddie Green est né dans une famille très unie de huit enfants. Comme leur père, Eddie et ses frères et sœurs sont de talentueux artistes amateurs. Leur mère est d'ailleurs souvent appelée à servir de juge pendant des concours amicaux. Cependant, aucun membre de la fratrie n'est en mesure de vivre de son art. Pour subvenir aux besoins de la famille, le père travaille comme chef cuisinier au Canadien Pacifique. Pendant la Grande Dépression, en 1937, il utilise ses contacts pour aider son fils à se faire embaucher comme porteur de voitures-lits, à la section montréalaise de la compagnie. (Source : [417379](#))

Charles Allen Milton Hog naît à Montréal, en 1921. À l'âge de trois ans, il quitte le Canada avec sa famille pour la Jamaïque natale de ses parents. En quête d'aventure, M. Hog revient au Canada en 1946. L'année suivante, il devient porteur de voitures-lits à la section de Montréal du Chemin de fer Canadien Pacifique et il passe les dix-huit années qui suivent à sillonner les voies ferrées. Inspiré par les efforts du People's National Party de la Jamaïque pour syndicaliser les ouvriers agricoles de canne à sucre, il se rallie à la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs de la section de Montréal, dès ses balbutiements. Membre de son comité local des griefs, il prodigue régulièrement des conseils à Arthur Robinson Blanchette, qui voit aux affaires de la section canadienne de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs et qui rend directement compte à A. Philip Randolph, organisateur et premier président du pendant américain de l'organisation. M. Hog représente aussi la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs à la Fédération provinciale du travail du Québec. Plus tard, il milite activement en faveur des droits de l'homme en tant que membre fondateur de la Negro Citizenship Association à Montréal. (Source : [417405](#))

Leonard Oscar Johnston est né à Toronto en 1918. Comme d'autres hommes noirs, il voit ses possibilités d'emploi très limitées à cause du racisme. Il devient donc porteur de voitures-lits à la section torontoise du Canadien Pacifique en 1940. Il doit mettre fin à sa carrière après 37 ans à

cause des maux de dos chroniques provoqués par son travail. Heureusement, il parvient à recevoir une pension d'invalidité, bien que celle-ci soit très réduite. Tout au long de sa carrière, Leonard Oscar Johnston est un syndiqué de la base de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs, mais son adhésion au Parti communiste du Canada complique la situation. Le syndicat n'a pas confiance en lui et se dissocie de ses actions. La vision du monde de Johnston est fondée à la fois sur l'idéologie et sur ses expériences, qui l'incitent à inscrire l'exploitation des travailleurs dans le contexte de la lutte des classes et des races. (Source : [417394](#) [partie 1]; [417396](#) [partie 2])

Bill Overton naît au Massachusetts, où il suit une formation de sténographe. Incapable de trouver un emploi stable dans son domaine, il devient porteur de wagons-lits Pullman pour le Central Vermont Railway. En 1909, après son mariage, il rejoint son épouse et sa famille à Toronto, travaillant dans un atelier de peinture, pour la Toronto Steamship Company et à l'hôtel Grand Union. Bien qu'il obtienne un emploi à temps plein comme porteur de voitures-lits pour la section de Toronto du Chemin de fer Canadien Pacifique en 1910, il retourne aux États-Unis, où il cumule les petits boulots jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale. M. Overton revient à Toronto en 1919. Il travaillera pour le Chemin de fer Canadien Pacifique jusqu'à sa retraite, en 1954. (Source : [417382](#); [417391](#); [417397](#))

Willis Richardson est né à Strathmore, en Alberta, en 1913. Il grandit et travaille à la ferme, puis dans des ranchs, jusqu'en 1940. Cette année-là, il fait son premier voyage en tant que porteur de voitures-lits du Canadien Pacifique, à la section de Calgary. Très fier de son poste, il est conscient des avantages et du statut que son emploi stable lui confère au sein de sa communauté. Il demeurera un syndiqué de la base de la Fraternité tout au long de ses 35 ans de carrière. Il aide ainsi à améliorer les conditions de travail inacceptables des porteurs. (Source : [417389](#))

Thomas Lawrence Williams naît en Oklahoma, en 1906. Sa famille arrive au Canada quatre ans plus tard et s'installe à Battleford, en Saskatchewan. Son père, qui construit des voies ferrées pour la Compagnie du Grand Tronc, parvient à acheter une ferme en 1912; la famille y habitera jusqu'à sa mort, en 1924. Comme son père, M. Williams pose des traverses pour construire une ligne à trafic marchandises pour le Chemin de fer Canadien Pacifique, au nord de Battleford. À compter de 1931, il travaille comme porteur de voitures-lits pour la compagnie pendant l'été. Ce n'est qu'après la Dépression qu'il deviendra employé à temps plein. (Source : [417401](#))

Roy Williams est né en 1903 à Waco, au Texas. Sa grande famille (il fait partie d'une fratrie de 12 enfants) immigre au Canada par vagues. Roy arrive en 1910, au début de la Grande migration des Noirs. Il s'établit avec d'autres membres de sa famille à North Battleford, en Saskatchewan, avant de déménager dans un lot de colonisation à Hillside. Pendant sa jeunesse, il exerce divers métiers dans la construction et l'agriculture. Puis, la crise de l'emploi provoquée par la Grande Dépression l'amène à Winnipeg, où le Canadien Pacifique l'embauche comme porteur de voitures-lits en 1936. L'année suivante, la compagnie envoie Roy à Calgary, où il travaillera pendant 32 ans. Roy Williams joue un rôle essentiel dans la création de la section de Calgary de la Fraternité des porteurs de wagons-dortoirs, dont il est le secrétaire et le trésorier pendant 16 ans. Son épouse, Cordie Williams, s'implique elle aussi dans le mouvement syndical en tant que membre des auxiliaires féminines de la Fraternité. (Source : [417402](#) [partie 1]; [417389](#) [partie 2])

*Trop peu d'information a été obtenue pendant l'entrevue avec **Philip** pour rédiger une biographie à son sujet. (Source : [417379](#) [partie 2])

Les chercheurs et les chercheuses, conteurs et gardiens du savoir communautaire

Cheryl Foggo est une conteuse canadienne noire primée qui a reçu l'Ordre d'excellence de l'Alberta en 2022. Elle est autrice, réalisatrice de films documentaires, scénariste et dramaturge. Ses travaux portent sur l'histoire des Noirs, plus particulièrement dans les Prairies. Parmi ses ouvrages notables, citons *Pourin' Down Rain : A Black Woman Claims Her Place in the Canadian West* (finaliste pour le prix de la culture de l'Alberta pour les études et essais); *One Thing That's True* (finaliste pour le Prix littéraire du Gouverneur général); et [*John Ware Reclaimed*](#) (mis en lice pour le prix du meilleur scénario de la Writer's Guild of Canada). M^{me} Foggo est issue de la Migration noire de 1910, au cours de laquelle ses arrière-grands-parents maternels ont quitté l'Oklahoma pour s'installer près de Maidstone, en Alberta. Son grand-père était porteur, tout comme plusieurs de ses oncles.

Saje Mathieu, Ph. D., est professeure associée d'histoire à l'Université du Minnesota. Elle est titulaire d'un doctorat conjoint en histoire et en études afro-américaines de l'Université Yale et a été boursière du Warren Center et du W.E.B. Du Bois Institute à l'Université Harvard, du Center for American Studies à l'Université de Heidelberg, du National Endowment for the Humanities et du Schomburg Center for Research in Black Culture. Son premier livre, *North of the Color Line: Migration and Black Resistance in Canada, 1870-1955*, détaille l'histoire des porteurs de voitures-lits afro-américains et antillais au Canada et les conséquences sociales, culturelles, juridiques et politiques de leur emploi. Les travaux actuels de M^{me} Mathieu portent sur les expériences à l'échelle mondiale des soldats noirs pendant la Première Guerre mondiale.