



Les responsables gouvernementaux et des entreprises continuent de refuser d'accepter toute responsabilité pour la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic

Par [Carl Bronski](#)

Mondialisation.ca, 17 juillet 2014

[WSWS.org](#)

Région : [Le Canada](#)

Thème: [Loi et Justice](#)

Analyses: [LE QUÉBEC](#)

Un an après la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic, tant le gouvernement du Canada que les représentants des entreprises continuent de refuser d'accepter toute responsabilité dans la catastrophe qui a coûté la vie de 47 habitants.

L'an dernier en juillet, le centre-ville de la petite municipalité a été incinéré après qu'un train de la compagnie Montreal, Maine and Atlantic (MMA) laissé sans surveillance et comprenant des dizaines de wagons-citernes de produits pétroliers a dévalé une pente abrupte avant de dérailler et d'exploser. Il a été déterminé que le train stationné avait commencé sa descente fatale dans la ville en raison d'un processus de freinage défectueux ou inadéquat exacerbé par un incendie dans la locomotive de tête.

Décrivant le déraillement et l'explosion dans la ville pendant la commémoration de la semaine dernière, un premier intervenant a déclaré que c'était «le plus grand feu que nous n'avions jamais vu. Le feu sortait des égouts, le lac était en feu et les bâtiments étaient rasés. On se serait cru en pleine Seconde Guerre mondiale.» La plupart des cadavres ont été incinérés au point d'être méconnaissables. Il a fallu des semaines pour identifier les corps.

Dans une récente interview accordée au quotidien montréalais *La Presse*, Lisa Raitt, l'actuelle ministre des Transports du gouvernement fédéral du premier ministre conservateur Stephen Harper, a rejeté toute critique selon laquelle ses politiques de réduction des coûts et de déréglementation de son gouvernement dans l'industrie des chemins de fer aient contribué à la catastrophe. «Il s'agit d'un cas où quelqu'un n'a pas respecté les règles, soit une entreprise ou un individu. C'est cela qui a conduit à cette tragédie.»

La déclaration de Raitt va de pair avec l'insistance constante du gouvernement Harper qui soutient qu'en dépit du rôle du gouvernement fédéral en tant que principal régulateur en matière de sécurité ferroviaire au Canada, l'une des plus grandes catastrophes ferroviaires de l'histoire du pays n'a absolument rien à voir avec ses politiques et procédés. Au cours de la dernière année, le gouvernement a constamment rejeté tout appel pour qu'une enquête publique soit menée sur la catastrophe.

Les commentaires de Raitt concordent avec la réaction de la province d'intenter des poursuites après la catastrophe. En mai dernier, la police a inculpé trois employés subalternes de la MMA - le conducteur Thomas Harding, le directeur de l'exploitation des trains Jean Demaitre et le contrôleur de la circulation ferroviaire, Richard Labrie - avec 47 chefs d'accusation de négligence criminelle ayant causé la mort.

En utilisant une équipe SWAT pour arrêter Harding qui n'a offert aucune résistance à son domicile, puis en organisant le classique défilé des trois accusés menottés au tribunal devant les médias, les autorités ont tout fait pour imposer la responsabilité de la catastrophe sur les employés de la MMA, occultant le rôle des cadres de l'entreprise, de l'industrie pétrolière et de la campagne de déréglementation du gouvernement.

Les résidents de la ville cependant, n'ont pas été bernés si facilement. Alors que les accusés étaient défilés à l'entrée du palais de justice au printemps dernier, le seul accès de colère dans la foule est venu de Ghislain Champagne, qui a perdu sa fille Karine, âgée de 36 ans, dans le désastre. Alors que les trois accusés passaient, Ghislain a crié : «Ce n'est pas eux que nous voulons !»

La femme de Ghislain, Danielle Lachance Champagne, a déclaré au *Montreal Gazette* que, «le grand patron, c'est lui qui devrait être le premier. Il était le grand patron de la MMA et il est venu ici avec cette attitude comme s'il n'était pas affecté par ce qui s'était passé, par toutes ces vies qui ont été perdues.» D'autres résidents de la ville ont exprimé des idées similaires aux journalistes.

La cause réelle du déraillement ferroviaire reste à établir. Mais il est évident que le désastre est le résultat de décisions venant de la direction de la MMA et des pratiques de réglementation gouvernementales, non pas simplement des gestes des employés sur le terrain.

Pour sa part, Edward Burkhardt, le président de la compagnie de chemin de fer au moment de l'incendie, a déclaré aux journalistes le mois dernier que la police provinciale avait vu juste en refusant d'accuser les hauts dirigeants de l'entreprise. Le conducteur, a-t-il soutenu, a fait «beaucoup d'erreurs», mais la direction a été absolument irréprochable. «Vous savez, les gens voulaient m'accuser. Ils voulaient... Dieu seul sait de quoi ils voulaient m'accuser. Mais le fait est que... tant le Canada que les États-Unis appliquent la loi».

Dans des déclarations à la police rendues publiques le mois dernier, des travailleurs de la MMA ont dit qu'ils avaient déjà exprimé leurs préoccupations quant à l'utilisation par leur employeur de locomotives usagées douteuses, de ses mauvaises pratiques d'entretien, des voies dangereusement détériorées, de la réduction de 75 % du nombre de travailleurs affectés à l'entretien des voies, de la prépondérance croissante de cargaisons hautement inflammables et de la politique de la compagnie de n'avoir qu'un conducteur par train.

La MMA a finalement déclaré faillite, et le PDG Ed Burkhardt s'est plaint en décembre dernier qu'il avait «aussi été une victime dans toute cette affaire». Dans une interview avec Radio-Canada, il a ajouté: «je suis passé de quelqu'un qui était assez riche à quelqu'un qui s'en tire tout juste. Mais bon, je dois l'accepter.»

Burkhardt détient toujours d'autres compagnies de trains à travers le monde. Les actifs de la MMA ont été vendus à la Central Maine and Quebec Railway, une compagnie nouvellement formée qui est une filiale de Fortress Investment Group, un gros gestionnaire

de petites et moyennes compagnies ferroviaires aux États-Unis.

Depuis la catastrophe, le gouvernement fédéral a annoncé plusieurs mesures qui ne traitent nullement de manière adéquate les questions de sécurité soulevées par l'accident survenu à Lac-Mégantic. La politique du conducteur unique n'est plus autorisée à bord des trains transportant des matières dangereuses et ceux-ci ne peuvent plus être garés sur les voies principales (bien que ces trains puissent continuer à être laissés sans surveillance pendant la nuit). Les limites de vitesse pour les locomotives trainant des modèles de wagons-citernes plus anciens ont été réduites, les normes de freinage clarifiées, et la classification «danger» du pétrole brut hautement inflammable a été mise à jour. Cependant, le système de gestion de la sécurité, qui constitue la pièce maîtresse de la politique de Transports Canada, laisse encore le choix aux entreprises de s'autoréguler.

La tragédie du Québec a donné lieu à une série d'enquêtes et de poursuites en recours collectif au Canada qui n'ont fait que révéler encore plus combien les bénéfices des entreprises passent constamment avant les mesures de sécurité de base pour les divers gouvernements et organismes de réglementation. Un rapport de Radio-Canada en février révélait que les transporteurs de marchandises ont demandé au gouvernement fédéral canadien d'éliminer l'obligation d'inspecter les wagons transportant des marchandises dangereuses à peine un mois avant les événements horribles de Lac-Mégantic. Bien que les compagnies ferroviaires aient rapidement retiré leur demande à la suite de la tragédie, il a été révélé que pendant des années le gouvernement a secrètement accordé des exemptions spéciales en matière de règlements de sécurité.

Parmi ces dérogations, il y avait un report de la date limite pour les entreprises de chemin de fer pour placer des bandes réfléchissantes sur tous les wagons afin de les rendre plus facilement repérables la nuit, le droit accordé au Canadien-Pacifique de lancer un train de charbon en Colombie-Britannique sans effectuer de test du système de freinage principal, et l'autorisation pour le CN de faire circuler des trains pendant six mois dans la ville de Winnipeg sans une gamme complète de freins.

En mars, le Bureau de la sécurité des transports a annoncé que les échantillons de pétrole brut provenant de wagons-citernes endommagés impliqués dans la catastrophe de Lac-Mégantic étaient beaucoup plus volatiles que la plupart des autres types de pétrole normalement expédiés par chemin de fer. Les vapeurs de ce pétrole brut léger particulier, extrait des puits de schiste de Bakken dans le Dakota du Nord, ont un point d'ignition beaucoup plus bas.

La matière expédiée à bord du train qui a explosé à Lac-Mégantic n'avait pas été correctement étiquetée comme un produit plus dangereux et plus inflammable que les autres types de pétrole lourd. Les résultats des tests, cependant, n'ont fait que confirmer un fait bien connu dans l'industrie depuis longtemps, à savoir que le brut des champs de Bakken est l'un des combustibles fossiles les plus instables au monde. En effet, il est si combustible que les travailleurs de l'extraction de l'huile de schiste le pompent directement dans le réservoir à essence de leur voiture.

Dans une récente interview, Burkhardt, l'ancien directeur général de la MMA, a déclaré que, malgré cette connaissance notoire parmi les travailleurs des champs de Bakken, lui et ses dirigeants n'avaient aucune idée des dangers posés. Transports Canada continue de bloquer la divulgation des quantités d'huile de schiste de Bakken transitant par le Canada, affirmant que la divulgation de ces informations aux villes vulnérables ou le long des voies ferrées

n'est pas justifiée puisque cela a une «incidence commerciale» pour les entreprises ferroviaires.

Les responsables des transports des deux côtés de la frontière continuent de se traîner les pieds sur des propositions visant à remplacer les wagons-citernes homologués DOT-111 vulnérables aux ponctions – le type de wagon-citerne le plus utilisé dans l'industrie (le type même utilisé par la MMA en cause dans le tragique accident de Lac-Mégantic). Face aux plaintes des compagnies à propos des coûts impliqués dans l'élimination des wagons-citernes DOT-111, le gouvernement canadien a stipulé que ceux-ci ne pouvaient être rénovés ou remplacés par de nouveaux wagons-citernes à parois plus épaisses qu'en 2017.

Les experts en sécurité au Canada et aux États-Unis ont cependant averti que la nouvelle version du wagon-citerne DOT-111 ne sera toujours pas suffisante pour empêcher le type de catastrophe qui s'est abattue sur Lac-Mégantic. De toute façon, des 228.000 wagons-citernes DOT-111 actuellement en service, seulement environ 26.000 ont été modernisés ou remplacés. Les projections montrent que d'ici la fin de 2015, seulement 52.000 wagons-citernes auront été modernisés.

Dans une poursuite en recours collectif déposée contre le gouvernement fédéral, les survivants de la tragédie de Lac-Mégantic ont allégué que Transports Canada a fermé les yeux sur les violations de sécurité persistantes de la compagnie ferroviaire MMA. La poursuite en justice a révélé que le Bureau de la sécurité des transports était au courant de 129 accidents impliquant du matériel roulant de la MMA, cette compagnie étant «l'exploitant de chemin de fer le plus dangereux en Amérique du Nord». La poursuite allègue ensuite que Transports Canada n'a pas réussi à empêcher la MMA d'effectuer la livraison de marchandises dangereuses malgré la connaissance des conditions «déplorables» des voies de la compagnie, que Transports Canada a permis l'utilisation d'un conducteur de locomotive unique malgré tous les avertissements entourant cette procédure, que Transports Canada était au courant de cas précédents où des systèmes de freinage insuffisants avaient été utilisés sur des trains de la MMA, et que les organismes de réglementation ont laissé la MMA opérer sans assurance accident adéquate.

Carl Bronski

Article original, [WSWS](#), paru le 11 juillet 2014

La source originale de cet article est [wsws.org](#)
Copyright © [Carl Bronski](#), [wsws.org](#), 2014

Articles Par : [Carl Bronski](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexacts.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de Mondialisation.ca en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

Mondialisation.ca contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca