

print

Tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic: Québec accuse les employés et non les propriétaires

De [Jeff Lussane](#)

Global Research, mai 27, 2014

Url de l'article:

<http://www.mondialisation.ca/tragedie-ferroviaire-de-lac-megantic-quebec-accuse-les-employes-et-non-les-proprietaires/5384159>

Trois anciens employés de la compagnie ferroviaire Montreal, Maine & Atlantic accusés de négligence criminelle ont comparu devant un tribunal municipal du Québec le 13 mai. Les accusations découlent du déraillement et de l'explosion d'un convoi ferroviaire transportant du pétrole brut au centre-ville de Lac-Mégantic, ce qui avait causé la mort de 47 personnes en juillet dernier.

Thomas Harding, le conducteur de la locomotive qui a déraillé, Jean Demaître, directeur de l'exploitation de la MMA et Richard Labrie, contrôleur ferroviaire de la MMA, font face à 47 chefs d'accusations chacun – un pour chacune des victimes.

Les autorités canadiennes ont créé une atmosphère de chasse-aux-sorcières envers les employés dans le but de détourner l'attention des actions de l'entreprise et du gouvernement qui sont à l'origine de la tragédie. Ni Ed Burkhardt, le président et principal actionnaire de la MMA Railroad, ni Irving Oil n'ont été accusés.

Pendant des mois, Thomas Walsh, l'avocat de Harding, a affirmé à la police que si Harding était accusé, un résident de longue date de la région, se rendrait immédiatement de plein gré. À la place, le 12 mai, un groupe d'intervention de la Sûreté du Québec a pris d'assaut sa maison alors que son fils, un ami et lui-même peignaient un bateau. Les trois hommes ont été forcés de se coucher au sol pendant qu'Harding était arrêté par des policiers lourdement armés.

Le jour suivant, les trois anciens employés de la MMA ont défilé, menottés, vers la cour de Lac-Mégantic devant la foule et les caméras. Il s'agit d'un geste hors du commun de la part du système judiciaire canadien et crée une impression négative des accusés avant même le début du procès. Toutefois, 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 à la presse.

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 uniquement des actions des employés sur le terrain.

MMA a acquis le chemin de fer passant par Lac-Mégantic de la Canadian Pacific Railroad, l'une des deux grandes compagnies ferroviaires du Canada. Canadian Pacific la jugeait non rentable et l'a laissée dans un piètre état. Dès le départ, les profits de la MMA dépendaient de vigoureuses coupes dans les dépenses et non de

l'investissement dans les infrastructures. À cette fin, le président de la MMA, Ed Burkhardt a fait campagne pour des équipes d'une seule personne au lieu de deux personnes.

Tom Harding était ce conducteur unique d'un train de 72 wagons-citernes transportant du pétrole brut à partir du Dakota du Nord. Il a arrêté le train à environ 10 km à l'ouest de Lac-Mégantic, à la fin de son quart de travail durant la nuit du 5 juillet. La direction de la MMA a décidé que le train devait être stationné dans une pente considérable, une manoeuvre qui augmente l'effort nécessaire pour sécuriser le train, mais qui économise du carburant lorsque vient le temps de le remettre en marche. En plus d'appliquer les freins à air, Harding devait débarquer du train et aller de wagon en wagon pour appliquer les freins à mains sur plusieurs wagons – une tâche que le chef de train d'une équipe de deux hommes aurait effectuée.

Harding est ensuite parti se reposer à son hôtel tandis qu'une autre équipe s'appropriait à prendre la relève. C'est MMA qui a pris la décision de laisser un train transportant une importante cargaison de pétrole sans surveillance. Peu après le départ du conducteur, un incendie s'est déclaré sur l'une des vieilles locomotives du train et a été rapporté au contrôleur ferroviaire de MMA, Richard Labrie. Le service d'incendie de la municipalité de Nantes s'est rendu sur place et a arrêté le moteur de la locomotive. Le geste était nécessaire pour éteindre le feu, mais cela a possiblement entraîné le relâchement des freins à air, étant donné que la locomotive ne pouvait plus les faire fonctionner.

Après que l'équipe de pompiers et qu'un autre employé de MMA ont quitté les lieux, le train a commencé à bouger, a atteint une vitesse considérable et a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic, causant une explosion qui a détruit une bonne partie de celui-ci. Le PDG de MMA, Ed Burkhardt, continue d'affirmer que le conducteur Harding est l'unique responsable. Burkhardt prétend qu'il n'a pas appliqué suffisamment de freins manuels pour immobiliser le train de façon sécuritaire.

Avant l'accident, on ne pensait pas le transport de pétrole brut, qui est en pleine expansion sur les voies ferrées américaines et canadiennes, fût particulièrement volatil. Plusieurs accidents qui ont eu lieu dans la dernière année prouvent le contraire. Une raffinerie de Irving Oil, située au Nouveau-Brunswick, devait recevoir le pétrole qui a explosé et s'est déversé à Lac-Mégantic. Le *Globe and Mail* a divulgué un exposé sur l'industrie présenté en juin 2013 qui montrait que la raffinerie recevait des wagons-citernes contenant des «polluants», de la «boue» et d'autres «substances inconnues».

L'exposé conclut que la composition du pétrole n'était pas correctement identifiée et testée avant que le pétrole soit expédié, incluant ce qui était acheminé sur les voies ferrées de MMA par Lac-Mégantic. Malgré cela, Irving Oil a continué de recevoir la marchandise. De plus, les wagons-citernes transportant le pétrole étaient souvent les wagons «DOT-111», construits avant que des mesures de sécurité plus strictes n'entrent en vigueur et qui se performent plus facilement en cas de déraillement.

Les causes de l'accident sont complexes: du pétrole dont la volatilité avait été mal identifiée; des questions liées à l'entretien d'une vieille locomotive; l'absence de signal sur la voie qui aurait pu alerter MMA que le train se déplaçait; la politique d'MMA de laisser les trains sans surveillance sur une pente; une politique d'équipe d'un seul homme afin de réduire les coûts; et les erreurs que les employés de MMA ont pu commettre personnellement.

En utilisant une équipe spéciale pour arrêter Harding et en faisant défiler les accusés menottés devant le tribunal, les autorités tentent de faire porter le blâme

aux employés de MMA, tout en camouflant le rôle de la direction de MMA, de l'industrie pétrolière, du gouvernement et de ses déréglementations.

Près d'un an après les événements tragiques, les familles des victimes n'ont pas encore été indemnisées. MMA a déclaré faillite et le PDG Ed Burkhardt a dit en décembre dernier que «Je suis aussi une victime dans toute cette affaire.» Lors d'une entrevue à CBC, il a ajouté que «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 MMA ont été vendus à 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 américaines. La compagnie prévoit améliorer le réseau de MMA au Québec et dans le Maine dans le but de transporter à nouveau du pétrole à compter de 2016.

Jeff Lusanne

Article original, [WSWS](#), paru le 20 mai 2014

Copyright © 2014 Global Research