

print

## Catastrophe de Lac-mégantique : qui est « Montreal, Maine and Atlantic Railway »

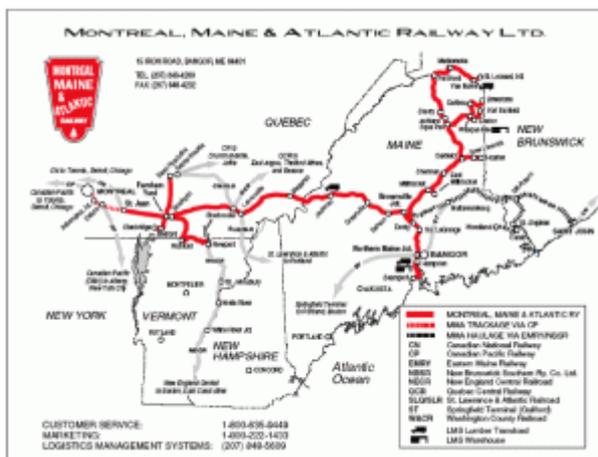
De [Marc Bonhomme](#)

Global Research, juillet 08, 2013

Url de l'article:

<http://www.mondialisation.ca/catastrophe-de-lac-megantic-qui-est-montreal-maine-and-atlantic-railway/5342056>

Selon le site web de Radio-Canada, le train sans conducteur de la compagnie Montreal, Maine and Atlantic Railway filait à tout allure en plein centre-ville convoyant 73 wagons de pétrole brut dont quatre ont explosés suite au déraillement conséquence, vraisemblablement, d'un incendie dans une locomotive. Soixante personnes manquent à l'appel et mille personnes ont été évacuées et d'autres le seront. Oui, vous avez bien lu : sans conducteur, pétrole brut, toute allure, centre-ville, soixante personnes.



Pour agrandir la carte, [cliquez ici](#).

### Qui est cette compagnie criminelle ?

« Le Montreal, Maine & Atlantic a commencé à fonctionner en janvier 2003 et possède plus de 510 miles de voies ferrées, desservant des clients dans le Maine, le Vermont, le Québec et le Nouveau-Brunswick. » (site web de la compagnie, ma traduction). Elle est la propriété de la compagnie Rail World basée en Illinois, « [u]n gestionnaire de chemins de fer, de consultation et sociétés d'investissement spécialisé dans les privatisations et les restructurations. Son but est de promouvoir la privatisation de l'industrie ferroviaire en réunissant les organismes gouvernementaux qui souhaitent vendre leurs participations au capital d'investissement et leur expertise » (site web de la compagnie, ma traduction). Vous avez bien lu : privatisation, restructuration.

Rail World, qui semble être l'instrument d'un certain Edward A. Burkhardt, a commencé à acquérir des compagnies de chemin de fer aux États-Unis, surtout au Wisconsin. Ne s'arrêtant pas en si bon chemin, « M. Burkhardt est président du conseil de surveillance de l'AS Rail Baltic, basée à Tallinn, qui développe le corridor ferroviaire Finlande – États baltes – Pologne impliquant le changement automatique de l'écartement à la frontière Lituanie / Pologne. Il a mené la privatisation des chemins de fer estoniens en 2001 et a servi comme président de son conseil de surveillance jusqu'à ce qu'il ait été racheté par le gouvernement estonien au début de 2007. »

Enfin, ce monsieur aux dents longues « ...est président du Conseil de Surveillance de Rail Polska, basé à Varsovie. Rail Polska a réalisé deux acquisitions ferroviaires coup sur coup au début de 2003 : Kolex (basé à Oswiecim) et ZecTrans (basé à Wrocław). Rail Polska s'est vue accorder une licence d'opérateur sans restriction sur le réseau ferroviaire polonais, et a commencé l'exploitation des trains à longue distance convoyant principalement du charbon pour des centrales électriques, en octobre 2003. Rail Polska est actuellement en pleine expansion sur le marché ferroviaire européen libéralisé. »

Ce tycoon des chemins de fer, « [e]n 1999, il a été nommé 'cheminot de l'année' par le magazine Railway Age, puis en décembre 1999 Railway Age l'a nommé l'un des 16 'cheminots du siècle.' Car ses faits d'arme de privatisation incluent aussi la Grande-Bretagne, la Nouvelle-Zélande et l'Australie : « Alors avec le Wisconsin Central, M. Burkhardt a conduit la privatisation et a ensuite servi en tant que président de Tranz Rail Holdings Ltd, le système de rail et de traversier de la Nouvelle-Zélande [...] de septembre 1993 à août 1999. [...] M. Burkhardt a été président et chef de la direction de l'English Welsh & Scottish Railway Ltd au cours de la période allant de décembre 1995 à juillet 1999. Il a dirigé le groupe d'investisseurs qui a acheté cinq opérations ferroviaires de la British Railway Board, responsable de 93% du fret ferroviaire au Royaume-Uni. [...] Il a également été président du Réseau de Transport australienne de 1997 à août 1999, qui a acheté Tasrail, un transporteur de fret opérant dans l'État insulaire de Tasmanie, en Australie. »

Cet aventurier néolibéral a surfé la vague de privatisation des compagnies de chemin de fer pour ensuite revendre certaines à prix fort une fois « rationalisées ». On sait maintenant ce que ce bandit de grand chemin entend par rationaliser. Qu'on exproprie sans compensation la partie québécoise de sa compagnie dans les plus brefs délais. C'est ce message sans fioritures ni molleses qu'on attend de Québec solidaire et du NPD car il ne viendra sûrement pas du PQ.

**Marc Bonhomme**, 6 juillet 2013

[www.marcbonhomme.com](http://www.marcbonhomme.com)

Copyright © 2013 Global Research