

## 25 questions sur le crime du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic [1]

Liette Gilbert

Professeure, Faculté des études environnementales, Université de York, Toronto

*La version originale anglaise de cet article a été publiée le 3 décembre 2013 par AntipodeFoundation.org sous le titre «Coping with Disaster in Lac-Mégantic, Québec, or, 25 Questions About the Murder of Lac-Mégantic».*

Le 6 juillet 2013, un train de 72 wagons, sans équipage et exploité par la Montreal Maine & Atlantic Railway Company basée à Chicago, transportant 7,2 millions de litres de pétrole brut extrait par fracturation du champ de pétrole de schiste de Bakken dans le Dakota du Nord, a déraillé, explosé et déversé 5,56 millions de litres de son contenu meurtrier à Lac-Mégantic, Québec, Canada, tuant 47 personnes (âgées de 4 à 93 ans), incinérant le centre-ville et lésant l'existence de la population locale. La population des Cantons de l'Est du Québec cohabite depuis longtemps avec le chemin de fer, mais non sans remarquer, depuis 2009, l'augmentation spectaculaire des wagons-citernes transportant le pétrole de l'Ouest jusqu'à la raffinerie d'Irving Oil à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Du jour au lendemain, la ville de Lac-Mégantic a été tragiquement liée à l'énorme hausse de production de pétrole en Amérique du Nord et a été victime de décennies de dérèglementation gouvernementale en matière de transport ferroviaire bénéficiant les intérêts corporatifs au détriment de la sécurité publique [2].

Lac-Mégantic est une rupture violente, l'un des nombreux exemples du capitalisme néolibéral nourri par les catastrophes. Cette catastrophe fait tomber les masques et nous laisse constater à quel point la vie quotidienne, la politique et l'environnement sont imprégnés d'une précarité toxique accrue. Les capitaux de l'industrie d'extraction stimulés par la crise économique délimitent violemment de nouvelles cartes géographiques de dépossession mortelle au cœur des paysages naturels, sociaux, règlementaires et civiques [3].

Combien de déversements de pétrole par chemin de fer ou par pipelines ont imposé aux communautés locales – et souvent autochtones – une menace similaire pour la santé humaine et l'environnement, en leur laissant une tâche (et une facture) de nettoyage incommensurables, tandis que l'industrie pétrolière (entreprises, transporteurs et raffineries) reçoit des milliards de dollars chaque année? [4] L'injustice profonde ne réside pas uniquement dans cette relation disproportionnée et dans la connivence entre la négligence corporative et l'échec de la règlementation. Les gouvernements sont aujourd'hui tellement enracinés dans les stratégies du marché libre que la transparence et la responsabilisation ne sont plus possibles et, par conséquent, l'imputabilité n'existe plus.

Malgré les actes incroyables de solidarité et de générosité sans précédent, et les démonstrations remarquables de sang-froid et de compassion tout au long de la phase d'urgence, le gouvernement local de Lac-Mégantic, confronté à une situation extraordinaire et soumis aux tensions inhérentes à l'urgence d'agir, semble utiliser l'état de choc de la population pour réaliser son plan de reconstruction sans la participation substantielle de ses citoyens.

De nombreuses questions restent sans réponse, alors qu'un arsenal de machinerie lourde s'occupe à décontaminer le sol.

1. Pourquoi avoir laissé un convoi ferroviaire de 72 wagons-citernes contenant du pétrole brut sans équipage sur le rail principal à Nantes?

2. Pourquoi ce convoi s'est-il mis en marche, traversant la route 161 à deux reprises entre Nantes et Lac-Mégantic sans être remarqué, et 15 minutes plus tard, filant à une vitesse de 101 km/h, a déraillé, s'est déversé, a explosé et a inondé le centre-ville de Lac-Mégantic d'une vague de pétrole brut et de feu?

3. Pourquoi ce même pétrole brut, explosant en de gigantesques boules de feu et brûlant pendant trois jours, était-il si inflammable? Pourquoi autant de wagons-citernes non pressurisés (Catégorie 111) se sont-ils éventrés? Comment expliquer qu'entre l'extraction et le chargement du pétrole brut, l'étiquetage ait été faussement caractérisé comme étant moins dangereux et inflammable? [5]

4. Pourquoi certains résidents ont-ils eu la permission de retourner dans leur domicile alors que le contenu exact des wagons-citernes n'était pas encore connu — ce qui suppose que leur niveau de sécurité ne l'était pas non plus? Que signifie « sans danger » depuis le 6 juillet?

5. Pourquoi a-t-il fallu 17 jours au gouvernement fédéral canadien de Stephen Harper pour annoncer un plan d'aide de 60 M\$, alors que le gouvernement provincial québécois de Pauline Marois l'a fait après trois jours? Malgré de nombreux gestes de bonne volonté et de nombreuses promesses, qu'a vraiment fait le gouvernement fédéral jusqu'à maintenant?

6. Alors que le centre-ville de Lac-Mégantic était déclaré scène de crime par la Sûreté du Québec, où (et qui) étaient les criminels? Où se trouvaient les intimés du recours collectif présenté à la Cour supérieure du Québec? Où étaient Rail World Inc, Rail World Holdings, Montreal Maine & Atlantic Railway Ltd, Earlston Associates, Pea Vine Corporation, Montreal, Maine & Atlantic Corporation, Montreal, Maine & Atlantic Canada Company, Edward Burkhardt, Robert Grindrod, Gainor Ryan, Donald Gardner Jr., Joe McGonigle, Cathy Aldana, Thomas Harding, Irving Oil Limited, Irving Oil Operations General Partner Limited, Irving Oil Operations Limited, World Fuel Services Corporation, World Fuel Services Inc, World Fuel Services Canada Inc, Dakota Plains Holdings Inc, Western Petroleum Company, Union Tank Car Company, Trinity Industries, Trinity Rail Group, General Electric Railcar Services Corporation, Canadian Pacific Railway Company, XL Insurance Company Limited, and XL Group PLC? [6]

7. Comment se fait-il que la compagnie de chemin de fer Montreal Maine & Atlantic se soit éclipsée suite à ce terrible délit de fuite, ignorant du même coup les avis juridiques de la Ville de Lac-Mégantic et du gouvernement du Québec lui ordonnant de payer la décontamination du pétrole brut déversé au cœur de la municipalité, dans le lac et les rivières avoisinantes?

8. À l'ère de l'intégration continentale, de l'harmonisation transfrontalière et du partage de l'information, avait-on informé Transport Canada que des enquêtes sur la sécurité du gisement de Bakken avaient été menées par le U.S. Department of Transportation trois mois avant la tragédie du 6 juillet à Lac-Mégantic? [7]

9. Pourquoi n'y a-t-il jamais eu de réponses aux recommandations d'amélioration de la sécurité pour les wagons-citernes DOT-111 soumises par le US National Transportation Safety Board en 2009, et à nouveau en 2011? Pourquoi seulement 25% de la flotte des wagons DOT111/CTC-111A transportant du pétrole brut respecte ces normes de sécurité? [8]

10. Pourquoi Transports Canada n'a-t-il pas pris la responsabilité et fait le suivi sur l'application des normes de sécurité pour les compagnies ferroviaires? Pourquoi Transports Canada ignore-t-il toujours les recommandations de sécurité du Bureau de la sécurité des transports ainsi que celles du Commissaire à l'environnement du Bureau du vérificateur général? Pourquoi a-t-il accordé une exemption à la compagnie Montréal, Maine & Atlantic (MMA) lui permettant d'opérer avec un seul conducteur sur le territoire canadien – et plus particulièrement lorsqu'on tient compte du piètre bilan de sécurité de cette entreprise?



11. Comment les fonds publics et ceux recueillis par les organismes communautaires (10 M\$) sont-ils dépensés? Où va cet argent?

12. Pourquoi est-ce que Pomerleau, compagnie engagée par le gouvernement du Québec et la Ville de Lac-Mégantic pour coordonner les travaux de décontamination immédiatement après que la MMA ait déclaré faillite, continue-t-elle d'allouer des contrats à l'entreprise Golder Associates pour réaliser les études de caractérisation des sols, cette même compagnie recrutant ses clients dans l'industrie du pétrole, du gaz et des mines, et initialement engagée par la MMA le 10 juillet?

13. Que sait-on à propos de la stratégie de décontamination? Pourquoi les sols contaminés sont-ils transportés dans le parc industriel situé tout près du centre-ville? Pourquoi les caractéristiques de ces amas contaminés ne sont-elles pas communiquées à la population?

14. Combien de temps faudra-t-il pour terminer la décontamination des sols et des eaux? Quels seront les effets à long terme de ce désastre de pétrole brut sur la santé de la population locale et sur celle des écosystèmes environnants?

15. Pourquoi la Société pour vaincre la pollution (SVP) qui a publié, en collaboration avec Greenpeace, un rapport préliminaire le 12 août 2013 révélant une concentration extrêmement

élevée de substances cancérigènes dans les eaux de surface a-t-elle été forcée de quitter la zone sinistrée alors que ses membres procédaient à la prise d'échantillons dans le lac Mégantic et la rivière Chaudière? Et pourquoi la SVP a-t-elle été suivie par une agence de sécurité alors qu'elle recueillait des échantillons à quelques kilomètres de cette zone?

16. Pourquoi l'hôtel de ville, le seul édifice toujours fonctionnel dans la zone contaminée, demeure-t-il inaccessible aux citoyens? Pourquoi affirme-t-on sans cesse à la population que « tout est sous contrôle », alors que la municipalité est confrontée au pire déversement pétrolier en milieu terrestre dans toute l'histoire de l'Amérique du Nord?

17. Pourquoi la mairesse Colette Roy-Laroche, élevée au rang d'héroïne et dirigeante compatissante face à la tragédie, perd-elle l'appui des citoyens pour son plan de reconstruction et sa loi de « pouvoir exceptionnel »? [9] Pourquoi la Ville a-t-elle présumé que la population endossait son plan d'urbanisme d'urgence après une seule rencontre de consultation de 90 minutes? Pourquoi le plan a-t-il été déployé sans même avoir rencontré les résidents desquels les propriétés se retrouvaient soudainement remplacées par des grands magasins sur ce même plan. Selon un commerçant de Fatima : « Qu'est-ce que ça veut dire lorsque la Ville nous dit que nous ne devrions pas paniquer? Ces gens-là veulent acheter notre commerce, la province adopte un règlement qui donne à la Ville le droit d'exproprier sans condition et nous sommes censés ne pas paniquer? » [10]

18. Pourquoi ce projet de loi exceptionnel [11] a-t-il été présenté à la population comme étant avant tout une requête pour reporter les élections municipales, et non pas comme l'approbation inconditionnelle du plan de reconstruction dans lequel la Ville a maintenant le droit de construire, de démolir, d'exproprier, sur une base « jugée appropriée » – sans consultation publique – au nom de l'urgence?

19. Auprès de qui la population peut-elle s'adresser pour trouver réponse à ses questions? Pourquoi une culture du secret a-t-elle remplacé une culture de comptes rendus quotidiens? Pourquoi certaines personnes sont-elles tenues de garder le silence? Qu'arrive-t-il aux personnes travaillant sur le site qui posent « trop de questions »?

20. Pourquoi la valeur de l'immobilier commercial a-t-elle prétendument augmentée suite à la nuit du 6 juillet? Pourquoi est-ce que le coût de relocalisation de leur commerce n'a pas été remboursé à ceux pour qui leur édifice n'avait pas brûlé, mais devait toutefois être évacué? Comment les petits commerçants pourront-ils payer le coût de location ou d'achat d'espace dans les nouveaux condos commerciaux en construction?

21. Pourquoi les compagnies d'assurance ont-elles demandé aux résidents et aux propriétaires de commerce ayant tout perdu durant la nuit du 6 juillet de fournir les documents relatifs à leur propriété incendiée? Combien d'immeubles, épargnés par les flammes, mais devenus inaccessibles à cause de la contamination (même si les frais de location et d'hypothèque peuvent être reportés), avaient bel et bien une couverture d'assurance en cas de contamination?

22. Pourquoi la construction d'une voie de contournement évitant le centre-ville de Lac-Mégantic afin de desservir les services aux industries locales est-elle considérée comme trop dispendieuse? Trop dispendieuse par rapport à un autre désastre possible?

23. Qui paiera les coûts de la décontamination estimés à plus de 700 M\$ – certainement pas la MMA qui n’était assurée que pour 25 M\$?

24. Qui paie pour toutes ces années de dérèglementation, pour l’appui inconditionnel de Harper à l’industrie pétrolière, pour la négligence et l’absence totale de considération pour autre chose que la réalisation de profits toujours plus grands?

25. Combien faudra-t-il de temps à la population de Lac-Mégantic pour se remettre et se faire oublier? Combien d’évènements semblables à celui de Lac-Mégantic seront nécessaires pour que la règlementation gouvernementale protège la population plutôt que les grandes sociétés?

### *Remerciements*

Merci à Anna Zalik, Punam Khosla, André Blais pour leurs commentaires, et à Marie St-Jean pour la traduction.

### *Notes*

[1] Inspiré de la publication « 25 questions about the murder of New Orleans », par Mike Davis et Anthony Fontenot, *TomDispatch.com* 27 septembre 2005, <http://www.tomdispatch.com/post/24875/> (dernière visite 15 novembre 2013).

[2] Consultez la publication de Dayna Nadine Scott « Lac-Mégantic disaster shows Canada needs a national oil-transport plan », *The Globe and Mail*, 10 juillet 2013, <http://www.theglobeandmail.com/globe-debate/lac-megantic-disaster-shows-canada-needs-a-national-oil-transport-plan/article13107857/> (dernière visite 15 novembre 2013) et de Mark Winfield « The incubation of the Lac-Mégantic disaster », *Ottawa Citizen*, 25 juillet 2013, <http://www2.canada.com/ottawacitizen/news/archives/story.html?id=d088026c-89c1-48d7-a96d-557c4219f916> (dernière visite 15 novembre 2013).

[3] De la récente explosion du Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique en 2010 jusqu’à la contamination des bassins de décantation des sables bitumineux dans le nord de l’Alberta, ou du déversement de l’Exxon Valdez (1984) en Alaska jusqu’ à l’engloutissement de l’Ocean Ranger (1982) en Nouvelle-Écosse, des explosions de forage, de citernes et de trains, des ruptures de pipelines, des fuites de fracturation hydraulique, sont tous des évènements tragiques générés par les funestes actions de l’économie extractive et de notre dépendance au pétrole.

[4] Consultez la publication « Corporate privacy and environmental review at Export Development Canada » par Kimia Ghomeshi et Anna Zalik sur *AntipodeFoundation.org*, 23 octobre 2013, <http://antipodefoundation.org/2013/10/23/corporate-privacy-and-environmental-review-at-export-development-canada/> (dernière visite 15 novembre 2013).

[5] Bureau de la sécurité des transports du Canada, « Le BST demande aux organismes de règlementation canadiens et américains d’exiger que l’on détermine et documente correctement les propriétés des matières dangereuses pour garantir leur transport sécuritaire », 11 septembre 2013, <http://www.tsb.gc.ca/fra/medias-media/communiques/rail/2013/r13d0054-20130911.asp> (dernière visite 15 novembre 2013).

[6] Recours collectif, Gagné et Ouellet vs Rail World Inc. *et al.* (Deuxième requête en autorisation modifiée) Province de Québec, district de Saint-François, No 450-06-000001-135. Les compagnies pétrolières Marathon Oil Corporation et Slawson Exploration Company, qui seraient responsables de l'erreur d'étiquetage du pétrole brut, ont été récemment ajoutées au recours collectif. Consultez la publication « Recours collectif à Lac-Mégantic : deux autres pétrolières montrées du doigt » de Radio-Canada, *Radio-Canada.ca*, 7 novembre 2013, <http://www.radio-canada.ca/regions/estrie/2013/11/07/001-lacmégantic-poursuite-usa.shtml> (dernière visite 15 novembre 2013).

[7] Grant Robertson, « U.S. officials were probing safety of Bakken oil months before Lac-Mégantic », *The Globe and Mail*, 29 août 2013, <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/us-officials-were-probing-safety-of-bakken-oil-route-months-before-lac-mégantic/article14032762/> (dernière visite 15 novembre 2013).

[8] Bruce Campbell, « La catastrophe Lac-Mégantic : Where does the buck stop? », *Canadian Centre for Policy Alternatives*, 22 octobre 2013, <http://www.policyalternatives.ca/publications/reports/lac-m%C3%A9gantic-disaster> (dernière visite 15 novembre 2013).

[9] « Le projet de loi 57 (2013, chapitre 21) : Loi faisant suite au sinistre ferroviaire du 6 juillet 2013 dans la Ville de Lac-Mégantic » a été présenté à l'Assemblée nationale du Québec le 17 septembre 2013 et adoptée le 19 septembre 2013. L'Article 1 stipule : « La présente loi a pour objet, à la suite du sinistre ferroviaire du 6 juillet 2013, de prévoir des mesures destinées à permettre à la Ville de Lac-Mégantic, le plus tôt possible, de subvenir à certains besoins, d'assurer la sécurité et de réorganiser son territoire en vue de la reprise normale de la vie et des activités sur ce territoire. Elle a également pour objet de reporter de deux ans l'élection générale qui doit se tenir en 2013 à la Ville et au poste de préfet de la Municipalité régionale de comté du Granit. »

[10] Cité dans « Plan to rebuild Lac-Mégantic's downtown sows anger, resentment » par Sue Montgomery, *The Gazette*, 5 octobre 2013, <http://www.montrealgazette.com/Plan+rebuild+M%C3%A9gantic+downtown+sows+anger+resentment/8999379/story.html> (dernière visite 15 novembre 2013).

[11] Les articles 14 et 15 du projet de loi 57 permettent à la Ville de Lac-Mégantic de construire tout bâtiment situé dans le secteur délimité par le programme particulier d'urbanisme ou de démolir tout bâtiment situé dans la zone délimitée en tant que périmètre de confinement (avec un avis signifié de dix jours au propriétaire du bâtiment).