

Tragédie à Lac-Mégantic

Quand cesseront-ils de se renvoyer la balle ?

Bruce Campbell





CCPA

CANADIAN CENTRE
for POLICY ALTERNATIVES
CENTRE CANADIEN
de POLITIQUES ALTERNATIVES

Ce rapport est disponible gratuitement à www.policyalternatives.ca. Des copies imprimées peuvent être commandé de l'Office national du CCPA frais de 10 \$.

S'IL VOUS PLAÎT FAIRE UN DON...

Aidez-nous à continuer d'offrir nos publications gratuites en ligne.

Avec votre soutien, nous pouvons continuer à produire des recherche de qualité — et assurez-vous qu'elle tombe entre les mains des citoyens, des journalistes, des décideurs et progressistes. Visitez www.policyalternatives.ca ou appelez le 613-563-1341 pour plus d'informations.

Le CCPA est un organisme de recherche indépendant. Ce rapport a été soumis à un examen par les pairs et répond au normes de recherche du Centre.

Les opinions et recommandations formulées dans le présent rapport, ainsi que s'il y avait erreurs, sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion des éditeurs ou des donateurs de ce rapport.



Résumé

En d'autres mots, je vous accuse, Monsieur le Premier Ministre, vous et votre gouvernement, d'être au sommet de la pyramide des responsabilités de la tragédie survenue à Lac-Mégantic.

—Rodolphe De Koninck, Université de Montréal

AUX ENVIRONS DE minuit, le 5 juillet 2013, un train transportant 72 wagons-citernes remplis de pétrole brut était garé, déverrouillé et sans surveillance, sur la voie principale dans une pente abrupte à Nantes, au Québec. Son propriétaire et opérateur était une compagnie étatsunienne, la Montreal, Maine and Atlantic Railway (MMA). Juste avant une heure du matin, le train sans conducteur a commencé à rouler vers la ville de Lac-Mégantic, à 11 km de là. Sa vitesse a augmenté rapidement, atteignant 101 km/h à l'approche d'un virage brusque en plein centre-ville. C'est là que le train a déraillé, déversant sa cargaison explosive et mettant le feu à cette ville de 6000 âmes. Cette nuit-là, 47 personnes ont péri dans l'une des pires tragédies ferroviaires de l'histoire canadienne.

Comment un accident aussi catastrophique a-t-il pu se produire ? Est-ce le résultat d'une séquence improbable d'événements ? Un « accident » qui s'est produit en dépit d'une réglementation saine, qui est advenu même si les compagnies ont à cœur la sécurité publique ? Est-ce le résultat d'une combinaison inusitée et malheureuse d'erreurs humaines ? Ou est-ce que Lac-Mégantic est la conséquence d'un système de réglementation truffé de

lacunes, qui permet en pratique aux compagnies de déterminer elles-mêmes quel devrait être l'équilibre entre leurs intérêts financiers et les risques pour la sécurité publique ? Est-ce que la population de Lac-Mégantic a payé le terrible prix de l'énorme augmentation du transport de pétrole par rail au cours des cinq dernières années ?

La MMA est-elle une entreprise délinquante, une « pomme pourrie » qui ignore ses propres directives, ou fait-elle tout simplement ce que ses actionnaires attendent d'elle, et ce que lui permet le cadre réglementaire actuel ? Et au-delà de cette compagnie, jusqu'où s'élève la pyramide des responsabilités ? Atteint-elle les plus importants joueurs des industries ferroviaire et pétrolière ? Atteint-elle les stratèges gouvernementaux ?

En trame de fond à la tragédie de Lac-Mégantic, on trouve le boom débridé de production de pétrole non conventionnel (le pétrole de schiste du Dakota du Nord et celui des sables bitumineux de l'Alberta), de même que la ruée vers sa mise en marché. Les oléoducs existants n'ont pas une capacité suffisante pour amener tout ce pétrole aux raffineries de l'Est et aux ports côtiers pour expédition aux marchés outre-mer. Les trains deviennent donc la principale solution de rechange des pétrolières. Près de 275 000 barils par jour transitent sur les rails du Canada, alors qu'il y a cinq ans, il n'y en avait presque aucun. L'industrie ferroviaire a réagi à cette spectaculaire poussée de la demande, excellente pour sa performance économique, en employant principalement des wagons-citernes qui ne sont pas conçus pour transporter des matières dangereuses.

Déréglementation fédérale

Les Canadiens et Canadiennes ont l'impression que le gouvernement adopte des mesures *raisonnables* pour les protéger, de même que leurs milieux de travail, leurs collectivités et leur environnement. Comme les jeunes qui fêtaient au Musi-Café à Lac-Mégantic, nous sommes toutes et tous insouciants jusqu'à un certain point des risques que nous impose notre gouvernement. Un accident comme celui de Lac-Mégantic ébranle la confiance du public à l'égard du système. La population se questionne : comment peut-on croire que le fait de permettre à une compagnie d'opérer ce train avec un équipage d'une seule personne représente une précaution *raisonnable* ?

Au cours des 30 dernières années, les entreprises canadiennes ont fait campagne pour la réduction ou l'élimination à grande échelle de la réglementation, qu'elles perçoivent principalement comme un fardeau coûteux.

Les gouvernements ont de plus en plus délégué aux entreprises le pouvoir de juger elles-mêmes des risques que leurs opérations posent à la sécurité publique. Tandis que le gouvernement tisse des liens plus intimes avec les compagnies, il demande aux citoyens et citoyennes (en fait, il ne le leur demande même pas) d'assumer de plus en plus de risques : des risques dont la population n'est généralement pas informée et à l'évaluation desquels elle n'est peu ou pas capable de participer.

La manifestation la plus récente de cette tendance est la politique réglementaire du gouvernement Harper : la *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation* (DCGR), entrée en vigueur à la fin de 2012. La politique de laisser-faire du gouvernement en matière de réglementation se remarque au fait qu'il utilise constamment l'expression « tracasseries administratives », sous-entendant que la réglementation est une entrave au commerce plutôt qu'un mécanisme juridique de protection de l'intérêt public.

La DCGR impose de nombreux obstacles à surmonter avant qu'un ministre ne puisse introduire une nouvelle réglementation. Il s'agit essentiellement d'empêcher l'introduction de règlements qui nuiraient à la compétitivité des entreprises. La DCGR promeut plutôt les options non contraignantes comme « l'autorégulation », en accord avec les vœux de l'entreprise privée.

La DCGR a diverses façons de battre en brèche la politique réglementaire existante. Par exemple, elle impose une règle d'un pour un, forçant ministères et agences à abroger au moins un règlement existant pour chaque nouveau règlement qui impose aux entreprises un fardeau administratif (c'est-à-dire bureaucratique). Deuxièmement, l'évaluation de l'impact d'une réglementation proposée devrait inclure un calcul tant des bénéfices que des coûts, en plus de comprendre son impact sur la santé, sur la sécurité, sur l'environnement, sur les groupes vulnérables, etc., mais elle consiste essentiellement en une évaluation de ses coûts anticipés, en majorité des dépenses à court terme pour les entreprises. Troisièmement, vu le penchant de notre premier ministre pour le contrôle, les propositions de réglementation restent généralement lettre morte si elles n'ont pas l'aval de son Bureau.

Parallèlement à ce processus de déréglementation interne, le Canada mène avec les États-Unis, depuis l'ALÉNA, des initiatives d'harmonisation réglementaire, la plus récente étant la création du Conseil de coopération en matière de réglementation, en 2011. Ces initiatives, venues du monde des affaires, visent à réduire ou à éliminer les différences de réglementation entre les deux pays.

Déréglementation ferroviaire

Depuis 25 ans, Transport Canada a progressivement délégué aux entreprises elles-mêmes la responsabilité des règles de sécurité, incluant celle de leur application.

Les changements apportés à la *Loi sur les transports au Canada* dans les années 1990 ont suscité une importante restructuration du monde des gros transporteurs ferroviaires, ce qui a mené à une multiplication de plus petites compagnies. L'une d'elles, la Montreal, Maine and Atlantic Railway, dont la ligne traverse Lac-Mégantic, s'est livrée à des coupes budgétaires drastiques, congédiant une partie de son personnel et réduisant les salaires de l'autre dans le but de dégager plus de profits.

Des amendements à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* adoptés en 2001 ont conféré aux compagnies la responsabilité de mettre en œuvre des *systèmes de gestion de sécurité* (SGS), leur permettant ainsi d'élaborer leurs propres règles et normes. Ces modifications permettent aux entreprises d'établir elles-mêmes où situer un juste équilibre entre leurs intérêts financiers et les risques posés à la sécurité publique. Dans cette nouvelle façon de fonctionner, les inspecteurs fédéraux contrôlent et approuvent les SGS soumis par les compagnies, mais mènent beaucoup moins d'inspections sur le terrain. Qualifiée de *coréglementation* entre le gouvernement et l'industrie, cette pratique est en fait une forme d'autorégulation : un abandon marqué de l'autorité réglementaire de Transport Canada.

À l'occasion de plusieurs enquêtes remontant jusqu'au milieu des années 1990, le Bureau de la sécurité des transports (BST) a critiqué la réglementation de Transport Canada, la jugeant « trop vague » du fait qu'elle ne garantissait pas que les freins soient correctement appliqués, prévenant ainsi les mouvements inopinés des trains. Le règlement indique seulement qu'un nombre « suffisant » de freins doivent être actionnés. Le BST a fait valoir à plusieurs reprises qu'il ne fallait pas laisser des trains déverrouillés et sans surveillance sur la voie principale. Mais jusqu'à la tragédie de Lac-Mégantic, Transport Canada a refusé de prendre en compte les constats du BST et de satisfaire à ses critiques.

Transport Canada n'a pas non plus réagi à une recommandation du BST qui proposait d'introduire des mesures de sécurité intégrées (*fail-safe measures*), capables d'arrêter les trains automatiquement. En effet, l'industrie affirmait avec insistance que ces mesures n'étaient pas nécessaires, étant donné son bilan de sécurité et les coûts additionnels que ces mesures allaient engendrer.

Les organismes de réglementation du Canada et des États-Unis savent depuis le début des années 1990 que les réservoirs des wagons-citernes étatsuniens DOT-111 (et de leur équivalent canadien, les CTC-111A) ont tendance à percer lorsqu'ils dérailent. Le DOT-111 est un wagon-citerne tout usage, avec une seule enveloppe d'acier, qui n'a pas été conçu pour transporter des matières dangereuses. Le BST a multiplié des avertissements à cet effet, documentation à l'appui.

Les deux pays ont imposé des modifications à la conception des nouveaux wagons-citernes DOT-111 pour améliorer leur sécurité. Il n'existe toutefois aucune obligation de modifier les wagons-citernes existants, ce qui est hautement problématique compte tenu de leur durée de vie moyenne de 40 ans. Quatre-vingts pour cent des wagons-citernes utilisés au Canada pour le transport du pétrole (et les deux tiers de ceux en service aux États-Unis) demeurent limités aux normes de l'ancien modèle ; c'était le cas de tous les wagons impliqués dans le déraillement de Lac-Mégantic.

Malgré ces avertissements maintes fois répétés et depuis longtemps, Transport Canada ne semble pas avoir exercé de pressions sur l'industrie ferroviaire pour qu'elle améliore ses mesures de sécurité et remplace les wagons-citernes CTA-111A. Un mémo interne de Transport Canada datant de mai 2012 et obtenu par Greenpeace Canada indique que le ministère n'a « identifié aucune préoccupation majeure liée à la sécurité en lien avec l'augmentation de la capacité de transport de pétrole par train au Canada ou avec la sécurité des wagons-citernes qui répondent aux exigences des normes et règles canadiennes et étatsuniennes dans leur conception, leur entretien, leur qualification et leur utilisation ».

En décembre 2011, Scott Vaughan, commissaire à l'environnement et au développement durable au Bureau du vérificateur général, a publié un rapport très critique à l'endroit de Transport Canada. Le ministère y était accusé d'avoir failli dans l'application de règlements a fin de protéger le public contre la menace d'importants déversements de marchandises dangereuses, incluant le pétrole. Transport Canada a longuement temporisé en regard des recommandations de ce rapport, notamment en reportant récemment à avril 2014 la date butoir pour s'y conformer.

Au Canada, les trains doivent être conduits par des équipages composés d'au moins deux personnes. Le ministre des Transports, Denis Lebel, n'a accordé que deux exemptions à cette règle pour les transports de marchandises, dont l'une à la MMA. Il y a consenti malgré les antécédents inquiétants de la compagnie en matière de sécurité et malgré les objections du syndicat représentant ses travailleurs et travailleuses. Pourquoi cette ex-

ception a-t-elle été accordée ? Était-ce en partie à cause de pressions en vue de l'harmonisation réglementaire bilatérale qui a mené à l'adoption de la norme étatsunienne (laquelle permet les équipages d'une seule personne), et ce, parce que les voies de la MMA traversent les frontières nationales ?

L'industrie ferroviaire — par le biais de son puissant lobby, l'Association des chemins de fer du Canada, ou par le lobbying direct des entreprises auprès du gouvernement — résiste vigoureusement à la réglementation dès qu'elle considère que des coûts excèdent ses bénéfices. Dans les mois qui ont précédé l'accident, ses lobbyistes ont plaidé contre de nouvelles mesures de sécurité pour le transport des matières dangereuses. L'industrie mobilise d'importantes ressources en appui à ses prétentions.

Les entreprises sont extrêmement réticentes à discuter publiquement de telles pressions, mais les déclarations remises au Commissaire au lobbying suggèrent de très intenses activités à cet effet. Par exemple, ces rapports démontrent que, dès 2013, les pressions exercées par l'Association des chemins de fer du Canada cherchaient à « offrir de l'information [aux organismes de réglementation] concernant le mouvement des matières dangereuses, incluant les exigences volontaires et réglementaires, leur volume, les clients et les mesures de sécurité *pour assurer (les décideurs) du caractère suffisant de la réglementation en place pour le transport de matières dangereuses* » (italique ajouté par l'auteur). Dans les déclarations postérieures à l'accident de Lac-Mégantic, les lobbyistes de l'industrie ont retiré l'assertion voulant que la réglementation actuelle soit suffisante.

Transport Canada dispose présentement de 35 inspecteurs et inspectrices pour couvrir tous les modes de transport dans sa division du Transport des marchandises dangereuses. Le gouvernement conservateur n'a pas augmenté leur nombre de manière à prendre en charge l'augmentation énorme de la circulation ferroviaire de pétrole au cours des cinq dernières années. Alors qu'en 2009, on comptait un inspecteur pour chaque 14 wagons-citernes de pétrole brut, en 2013, il n'y en avait plus qu'un par 4000 wagons-citernes.

Le gouvernement Harper n'a pas épargné la sécurité ferroviaire dans sa quête d'austérité et d'un déficit zéro. Pendant que la circulation du pétrole sur rail connaissait une expansion astronomique, les budgets conservateurs de 2010–2011 à 2013–2014 ont comprimé le budget de la Sécurité ferroviaire de 19 %. Sur ces quatre mêmes années, Transport Canada a également réduit de 14 à 13 millions de dollars le budget déjà très restreint du Transport des marchandises dangereuses. De plus, malgré des prévisions de croissance rapide et soutenue du transport de pétrole par train, le gouvernement prévoit geler les budgets de ces deux divisions au moins jusqu'en 2015–2016.

Au Canada, la quantité de pétrole de schiste et de bitume transportée par train a augmenté de 500 wagons complets en 2009 à environ 140 000 wagons complets en 2013. Les géants nord-américains CN et CP surfent tous deux sur la vague du pétrole, pour d'immenses hausses de profits. Le CP estime qu'il transportera 70 000 wagons complets en 2013. En 2012, il en a charrié 13 000. Le CN envisage 60 000 charges complètes en 2013, soit le double des 30 000 transportées l'année dernière. On s'attend à ce que le transport ferroviaire du bitume albertain augmente de 425 000 barils par jour d'ici la fin de 2014 par rapport aux 130 000 barils par jour transportés présentement.

Irving Oil, qui possède la plus grande raffinerie au Canada, celle de St. John, bénéficiera également du boom de pétrole non conventionnel. L'entreprise a haussé de façon spectaculaire ses livraisons de brut de Bakken, moins dispendieux.

Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents ayant provoqué un déversement de matières dangereuses n'a pas été élevé : il est demeuré stable et a peut-être même diminué légèrement depuis 2007. Toutefois, ces statistiques réconfortantes ne tiennent pas compte d'un cas comme Lac-Mégantic : un événement rare ayant des conséquences catastrophiques. Des modèles erronés de gestion du risque ont créé chez les organismes de réglementation et dans l'industrie un sentiment trompeur de sécurité, minimisant l'importance des risques alors même que la quantité de chargements de pétrole explose, augmentant de ce fait les risques d'un tel accident.

Après le sinistre

Les compagnies ont, dès l'accident, commencé à se renvoyer la balle. Ed Burkhardt, le PDG de la MMA, a d'abord concédé que son entreprise était partiellement responsable. Toutefois, il a rapidement attribué la responsabilité du déraillement à son conducteur de train, arguant que celui-ci n'avait pas activé suffisamment de freins ; il a aussi blâmé les pompiers volontaires appelés sur les lieux pour éteindre un incendie dans le train, parce que ceux-ci avaient arrêté le moteur de la locomotive. Burkhardt a refusé de reconnaître quelque responsabilité de la MMA dans le fait que des locomotives avaient été laissées sans surveillance, ou que la voie d'évitement de Nantes avait été utilisée comme aire de stationnement de wagons vides.

Il a également refusé de reconnaître la responsabilité de sa compagnie dans son insistance à employer des équipages d'une seule personne. Les syndicats du secteur ferroviaire soutiennent depuis longtemps qu'en rai-

son de sa complexité, la conduite d'un train nécessite au moins deux personnes. Un syndicat étatsunien a répondu, lorsqu'on a lui demandé pourquoi Burkhardt faisait circuler ses trains avec des équipages d'une seule personne : « Parce qu'il a le droit ».

Le ministre québécois de l'Environnement a ordonné aux compagnies responsables — soit la MMA, World Fuel Services, et le Canadien Pacifique — d'acquitter les frais de nettoyage et de dépollution de Lac-Mégantic. Elles ont toutes refusé. La MMA a rapidement cessé de payer pour le nettoyage du site, en transférant la responsabilité à son assureur, XL Group, qui refuse à son tour de payer en tentant de démontrer qu'il y a eu négligence de la part de la compagnie ferroviaire.

Le PDG du Canadien Pacifique a pointé du doigt les entreprises pétrolières et chimiques, propriétaires de la majorité des wagons-citernes, pour avoir résisté aux efforts d'accélérer le remplacement des wagons-citernes DOT-111. Il a aussi blâmé Transport Canada d'avoir forcé les compagnies de chemins de fer à transporter n'importe quelle charge (y compris du pétrole) qui répondait aux normes de l'organisme de réglementation et pour avoir omis d'imposer l'utilisation de wagons plus robustes. Quant à l'industrie chimique, elle a nié avoir fait preuve de mauvaise foi.

Les porte-parole de l'industrie nient également sa responsabilité dans la tragédie, malgré le fait qu'elle résiste depuis longtemps à toute nouvelle réglementation. De plus, les représentants des industries ferroviaire et pétrolière affirment toujours la nécessité d'une croissance continue du transport du pétrole par rail, en dépit de l'accident.

La réponse des gouvernements

Tout de suite après l'accident, les premiers ministres Marois et Harper ont tous deux visité Lac-Mégantic. Le premier ministre du Canada a assuré la population locale que le BST et Transport Canada menaient une enquête approfondie et que son gouvernement agirait en fonction des recommandations en découlant pour éviter qu'une telle tragédie ne se reproduise.

Moins de deux semaines après l'accident, Transport Canada, en réponse à des recommandations du BST, a émis des directives d'urgence, obligeant notamment toutes les compagnies de chemins de fer à s'assurer qu'il y ait toujours au moins deux conducteurs de locomotive qualifiés pour tout train transportant des marchandises dangereuses et qu'aucune locomotive attachée à un tel train ne soit laissée déverrouillée et sans surveillance sur la

voie principale ou d'évitement. Transport Canada a aussi précisé les règles concernant l'activation de systèmes de freinage sur les trains stationnés. Mais pourquoi a-t-il fallu la tragédie de Lac-Mégantic pour que Transport Canada donne suite aux précédents avertissements du BST ?

Effectuée par le BST, l'analyse de contenu du pétrole brut contenu dans le train de Lac-Mégantic a révélé qu'il était plus volatile que ne l'indiquait sa classification au moment de son chargement sur le train à New Town, au Dakota du Nord. On lui avait assigné la catégorie la moins volatile, mais il aurait dû être classé comme possédant une volatilité équivalente à l'essence, beaucoup plus élevée.

Le BST a ajouté que *même si le pétrole avait été correctement classifié*, il aurait été permis de le transporter dans les wagons-citernes DOT-111, ce qui remettait une fois de plus en question le caractère sécuritaire de ces wagons. La ministre fédérale des Transports Lisa Raitt, questionnée dans une entrevue à l'émission de la CBC *The House* à savoir si on devrait permettre à l'avenir le transport par les vieux DOT-111 de marchandises dangereuses, a simplement réaffirmé la politique actuelle selon laquelle seuls les nouveaux wagons devaient satisfaire à la nouvelle norme.

Aux questions concernant l'accident, le bureau de la ministre des Transports donne la réponse standard qu'il faudra attendre la fin de ses propres enquêtes et de celles du BST avant d'émettre tout commentaire ou de mettre en place de nouvelles mesures. Toutefois, les enquêtes du BST durent souvent un an ou plus, et le développement et la mise en place de recommandations sur la sécurité ferroviaire pourraient exiger cinq ans ou plus de délais, selon les représentants de Transport Canada.

À mesure que s'estompent le choc et le traumatisme causés par l'accident et que la couverture médiatique fond comme neige au soleil, il sera plus facile pour le gouvernement de gérer la crise de confiance que ce désastre a provoquée dans l'esprit du public. Le temps aidera le gouvernement à réécrire le récit des événements de manière à obscurcir la véritable cause de l'accident : son échec à régler convenablement l'industrie.

Par contre, la tragédie de Lac-Mégantic a sensibilisé l'opinion publique aux dangers des énormes chargements de pétrole brut qui traversent leur collectivité, que ce soit dans des oléoducs ou sur des rails. Les provinces et les municipalités exigent maintenant du gouvernement fédéral des mesures de sécurité strictes et demandent à connaître la nature des marchandises dangereuses auxquelles elles sont exposées.

Tant que les enquêtes sur Lac-Mégantic n'aboutiront pas et que le gouvernement évitera de mettre en place des mesures concrètes pour réformer

le cadre réglementaire, il pourra difficilement convaincre la population canadienne qu'il a réellement à cœur la protection de l'intérêt public dans sa précipitation à exporter la production des sables bitumineux vers les marchés d'outre-mer.

Conclusion

L'après-Lac-Mégantic est encore jeune. Ce processus s'étendra sur plusieurs années, avec des enquêtes, poursuites, procès, enquêtes publiques, groupes d'experts et comités parlementaires.

À mon avis, les éléments probants qui ont émergé à ce jour soulignent les graves lacunes du système de réglementation, un comportement des entreprises axé sur les coupes à blanc au péril de la sécurité publique et de l'environnement, et une responsabilité qui s'élève jusqu'aux plus hautes sphères, impliquant dirigeants d'entreprises et stratèges gouvernementaux. Il me semble que, jusqu'à preuve du contraire, la MMA — une compagnie dont il faut bien souligner la performance médiocre en regard de ses concurrentes — a simplement profité de la licence que lui accordait le système réglementaire.

Bien que chaque désastre industriel soit différent, on y observe souvent des points communs. Dans un livre intitulé *The Ocean Ranger: Remaking the Promise of Oil*, la professeure Susan Dodd offre un excellent aperçu de ce que l'on peut attendre de l'après-Lac-Mégantic.

Dodd décrit comment, chaque fois que les risques pris par une entreprise ont pour effet de dévaster une collectivité, on voit dévoilé le mythe de l'autoréglementation par l'entreprise privée. Mais après le désastre, un nouveau récit vient ressusciter l'illusion de l'autoréglementation, le mythe des leçons technologiques qui auraient été apprises du sinistre. Ce récit rétablit la prémisse fallacieuse qui fait des entreprises, intrinsèquement, des « citoyennes responsables » plutôt que des institutions délibérément structurées pour accroître leur valeur actionnaire par-delà toute autre considération. Ce sont elles qui détiennent l'expertise, soutient le mythe, et elles sont en mesure de gérer elles-mêmes leurs opérations en toute sécurité.

La tragédie de Lac-Mégantic, comme celle de l'*Ocean Ranger*, est intimement liée à la promesse de prospérité que laisse entrevoir le pétrole, à celle d'un Canada promis à un avenir de « superpuissance énergétique ». Même si ce n'est jamais énoncé en toutes lettres, les 47 personnes qui ont péri à Lac-Mégantic s'inscrivent elles-mêmes dans ce récit hégémonique,

comme malheureuses victimes d'un projet tout de même jugé indispensable au bien-être du pays. Le gouvernement et l'industrie apprendront de cet accident, mais ils le considèrent comme l'effet de forces économiques que rien ne peut arrêter et devant lesquelles les citoyennes et citoyens ordinaires demeurent impuissants.

Pour prévenir la reproduction de ce scénario, comme après les accidents industriels précédents, il faut relever le défi de maintenir l'attention sur les causes profondes du drame — la négligence des entreprises et l'échec des organismes de réglementation — de manière à rendre redevables l'ensemble des responsables, y compris ceux qui siègent au sommet de la pyramide des responsabilités. Cette attention est aussi cruciale pour que le gouvernement change fondamentalement son approche à l'égard de la réglementation et qu'il reprenne les rênes de l'autorité réglementaire cédée aux compagnies. Si l'on y arrive, ce sera un pas important pour garantir à la population de Lac-Mégantic que justice soit faite.



CCPA

CANADIAN CENTRE
for POLICY ALTERNATIVES

CENTRE CANADIEN
de POLITIQUES ALTERNATIVES