

La tragédie de Lac-Mégantic – une gestion des risques déficiente

Rémi Moreau

Volume 81, Number 3-4, 2013

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1091749ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1091749ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

ISSN

1705-7299 (print)

2371-4913 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Moreau, R. (2013). La tragédie de Lac-Mégantic – une gestion des risques déficiente. *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 81(3-4), 247–257. <https://doi.org/10.7202/1091749ar>

Article abstract

The author is reviewing the tragedy of the Quebec small town of Lac-Mégantic, where runaway railroad tank cars filled with dangerous oil and toxic products derailed and exploded over that early Saturday of July 6, 2013, killing 47 people and destroying half of that small city-center.

Days and months after a large portion of the small town of Lac-Mégantic was devastated by a runaway train owned by Montreal, Maine & Atlantic Railway, based in Hermon, Maine and affiliated with Rail World Inc. (Chicago-based rail management company), a lot risk management questions are surfacing about the long chain of responsibility behind such a huge explosion : the MMA company that owned the train, the causes of the brake failures, the type of the tank cars, the rules the state of the rail tracks, the nature of the petroleum products and their mislabelling and the dangers inherent of transporting oils through cities and towns each day, the environmental risks and the lack of adequate rules and standards about the safety inspection by the federal government.

The author concludes on the necessity to learn proper lessons from that tragedy.

La tragédie de Lac-Mégantic – une gestion des risques déficiente

par Rémi Moreau

RÉSUMÉ

L'auteur passe en revue la terrible tragédie qui est survenue aux premières heures d'un samedi, le 7 juillet 2013, qui a détruit une partie de la petite municipalité québécoise de Lac-Mégantic, lorsque le déraillement d'un train sans conducteur, transportant des produits pétroliers hautement a provoqué une explosion gigantesque, tuant sur le coup 47 personnes se trouvant à proximité de l'explosion.

Des jours et des mois après l'hécatombe provoqué par le train fantôme appartenant à la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway, dont le siège est dans l'État du Maine et affiliée avec la maison-mère Rail Word Inc., sise à Chicago, tout un lot de questions reliées à la gestion des risques remontent à la surface. Une longue chaîne de responsabilités est identifiée : la nature de la compagnie MMA, le disfonctionnement des freins, le type de wagons-citerne utilisés, la nature des produits transportés à travers villes et villages, leur dangerosité, le mauvais étiquetage des produits transportés, la vétusté des rails, les risques environnementaux et les déficiences dans la réglementation fédérale sur ce type de transport.

L'auteur estime que des leçons importantes devront être tirées à la lumière de ce tragique événement.

ABSTRACT

The author is reviewing the tragedy of the Quebec small town of Lac-Mégantic, where runaway railroad tank cars filled with dangerous oil and toxic products derailed and exploded over that early Saturday of July 6, 2013, killing 47 people and destroying destroying half of that small city-center.

Days and months after a large portion of the small town of Lac-Mégantic was devastated by a runaway train owned by Montreal, Maine & Atlantic Railway,

based in Hermon, Maine and affiliated with Rail World Inc. (Chicago-based rail management company), a lot risk management questions are surfacing about the long chain of responsibility behind such a huge explosion : the MMA company that owned the train, the causes of the brake failures, the type of the tank cars, the rules the state of the rail tracks, the nature of the petroleum products and their mislabelling and the dangers inherent of transporting oils through cities and towns each day, the environmental risks and the lack of adequate rules and standards about the safety inspection by the federal government.

The author concludes on the necessity to learn proper lessons from that tragedy.

I. L'EXPLOSION

L'accident de Lac Mégantic, survenu le samedi 6 juillet 2013, serait la plus grande tragédie ferroviaire de l'histoire du Canada. Des dizaines de wagons empilés les uns sur les autres, tordus et calcinés, défigurant la moitié du centre-ville de la municipalité de Lac-Mégantic, une petite ville de 6 000 habitants à 250 kilomètres de Montréal.

Un train dont les freins n'auraient pas fonctionné correctement, laissé sans surveillance, en pleine nuit, sur une voie principale, légèrement inclinée, qualifié «train de la mort», appartenant à la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA), une compagnie subventionnée par l'État et la Caisse de dépôt et placement du Québec. Tous les ingrédients semblent être réunis pour aboutir au déraillement à ce *Ground Zéro* québécois. Une série d'explosions, après l'impact, créant d'immenses boules de feu, faisant 47 morts, dont 42 ont été retrouvés, 38 formellement identifiés et 5 victimes toujours portées disparues à la fin des recherches sur le terrain, en début d'août. Aussitôt après l'explosion, près de 2 000 personnes ont été évacuées hors d'un large périmètre entourant la zone sinistrée, sorte de *Ground Zero* québécois, considérée comme une vaste scène de crime. En effet, même si les recherches ont cessé, la volumineuse enquête poursuit toujours son cours, tout comme les travaux de décontamination.

Le train fou a décimé nombre de familles méganticaises, rasé son infrastructure municipale et contaminé son environnement. On dit que le conducteur du train, Tom Harding, aurait pu même perdre la vie dans ce drame, car il dormait dans un petit hôtel, l'Eau berge, à quelques dizaines de mètres de l'explosion, un lieu où tous les opérateurs de train de la MMA dorment lorsqu'ils sont de passage à Lac-Mégantic.

Il importe d'abord de rappeler les faits à l'origine du déraillement. Des pompiers auraient été appelés à éteindre un feu sur un moteur de l'une des 5 locomotives du convoi, alors stationnée dans la municipalité de Nantes, située en amont, à 12 kilomètres de Lac-Mégantic. Le feu aurait été provoqué par un piston défectueux dans une locomotive, entraînant une fuite de carburant. Selon le protocole, les pompiers auraient alors demandé au conducteur de couper le moteur qui alimentait en électricité les freins hydrauliques. Le feu a été maîtrisé et le conducteur a quitté les lieux pour aller se reposer. Le train était resté sur la voie principale. Mais, faute d'électricité, et les freins étant désactivés, la pression des freins a commencé à diminuer et le convoi de 72 wagons s'est mis lentement en mouvement dans la pente, près de Nantes, puis a pris graduellement de la vitesse. Il y a une pente de 1,2 % entre Nantes et Lac-Mégantic, ce qui serait énorme en termes ferroviaires. Le train filant à toute allure a alors déraillé en plein centre de Lac-Mégantic, vers 1 h 14, provoquant l'explosion d'au moins 4 wagons. Une gigantesque boule de feu a détruit la moitié du centre-ville, alors que de nombreuses personnes fêtaient encore dans les bars et restaurants, dont le fameux Musi-Café, complètement rasé.

Il y a lieu ici de souligner l'extrême et nécessaire implication de la mairesse de cette municipalité, madame Colette Roy-Laroche, dès les premières heures, durant la période initiale d'arrosage par les pompiers. Elle était, et elle est encore, partout à la fois. On la retrouvait autant dans les centres d'hébergement que dans son bureau avec les responsables politiques et les fonctionnaires. Elle fut de toutes les conférences de presse. Elle a été présente aux nombreux concerts-bénéfiques, elle a elle-même été présente aux remises de dons faits par les institutions financières et les entreprises.

Il faut mentionner également que le gouvernement du Québec a réagi vite et bien, dans les heures qui ont suivi l'accident. Le député fédéral de cette région est lui aussi intervenu rapidement, offrant tout le soutien de son gouvernement.

En août dernier, le gouvernement du Québec a annoncé une aide financière de 16 millions de dollars afin de relancer le secteur économique de la municipalité et d'aider à reconstruire son centre-ville dans le cadre d'un plan d'aide d'urgence totalisant 60 millions de dollars. De son côté, le gouvernement fédéral a indiqué qu'il fournirait également une aide similaire de 60 millions de dollars dont une partie, soit 25 millions, était destinée à l'aide d'urgence et visait à soutenir les sinistrés et 35 millions pour la relance économique. En outre, les deux paliers de gouvernement se sont engagés à fournir

une aide supplémentaire liée à la décontamination, une ardoise qui dépasserait 150 millions de dollars.

Le nouvel axe commercial qui va renaître des cendres, et qui devrait être fonctionnel d'ici 2014, servira à rebâtir les espaces commerciaux et institutionnels. Dans la foulée de cette annonce, la première ministre Marois a avancé qu'un grand parc commémoratif sera mis en place en l'honneur des 47 victimes sur le site de la catastrophe. Selon la mairesse, le nouveau centre-ville devra être attrayant, dynamique et sécuritaire.

2. LES MENACES ENVIRONNEMENTALES

Le déversement pétrolier survenu dans la foulée de la catastrophe aurait généré un rejet de 5,7 millions de litres de brut dans l'environnement selon les données divulguées par le ministère de l'Environnement.

Les problèmes de contamination par le pétrole sont tangibles, car cette substance pénètre dans le sol et peut migrer dans la nappe phréatique et dans les eaux environnantes. Les propriétaires des terrains affectés disposent d'un recours en responsabilité civile contre le pollueur (principe du pollueur-payeur). Le pollueur est également obligé d'assumer les coûts de décontamination.

De nombreux corps de pompiers de villes voisines se sont rendus à Lac-Mégantic pour affronter les flammes et procéder au nettoyage et à participer aux recherches des victimes. Dans le cadre des opérations de secours qui ont suivi, une odeur chimique nauséabonde régnait, mêlant les hydrocarbures et la poussière soulevée par les travailleurs sur le site appelés à intervenir dans diverses opérations de nettoyage.

Le groupe Greenpeace et la Société pour vaincre la pollution ont fait un constat inquiétant, suite à des analyses d'échantillons prélevés le long de la rivière Chaudière : un métal toxique d'arsenic et des niveaux anormalement élevés d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), qui sont potentiellement cancérigènes, contaminent la région de Lac-Mégantic. Radio-Canada et La Presse Canadienne ont pu consulter les résultats d'une première ronde d'analyses que la SVP a menées à partir d'échantillons prélevés le long de la rivière Chaudière, de même que dans le village de Frontenac.

À ce jour, depuis 13 semaines, on procède à des travaux de retrait de la terre contaminée et de nettoyage, qui se chiffrent par 4

à 5 millions de dollars par semaine. Environ 250 travailleurs d'une dizaine d'entreprises, toutes expertises confondues, s'affairent sur place. Toutefois, les travaux de décontamination ne commenceraient pas avant janvier 2014 et pourraient prendre plusieurs mois. Le coût de décontamination est estimé à plus de 150 millions de dollars par le ministère québécois de l'environnement.

3. LA GESTION DES RISQUES ET LES PROBLÈMES D'ASSURANCE

Le réseau ferroviaire de MMA s'étend sur 820 kilomètres au Québec jusqu'au Nouveau-Brunswick, ainsi qu'au Vermont et dans le Maine.

On a rapporté que la compagnie Montreal Maine and Atlantic Railway (MMA) a connu de nombreux accidents depuis sa fondation en 2003 et qu'elle était gérée par un président reconnu pour rentabiliser les entreprises en difficulté. Au cours des dix dernières années de sa brève existence, elle aurait affiché un taux d'accidents pouvant être 5 fois plus élevé, pour une année donnée, que la moyenne des 800 entreprises ferroviaires américaines. À titre d'exemple, l'Administration fédérale des chemins de fer (FRA) a rapporté 3 déraillements de train menant à des déversements de produits dangereux (un en 2005 et deux en 2011). Pourtant, cette compagnie, familière aux pertes, est incapable de gérer ses risques et d'avoir une communication adéquate après un sinistre.

La Caisse de dépôt et placement du Québec avait désigné un administrateur au conseil de la MMA, à la suite d'un investissement qui lui avait fait perdre 7 millions de dollars. En effet, au moment de la fondation de la compagnie en 2003, la Caisse avait injecté 7 millions de dollars dans MMA en sous forme d'actions et 7,7 millions de dollars sous forme de prêt. Le prêt a été remboursé en 2011 lors de la vente d'une partie des actifs, mais la participation de la Caisse au capital ne serait aujourd'hui évaluée qu'à une poignée de dollars. Il était de 12,7 % initialement.

L'Office des transports du Canada a rapidement annoncé qu'il suspendait le permis d'exploitation de cette entreprise, qui n'a pas été en mesure de démontrer de façon adéquate la nature et l'étendue de son assurance responsabilité. La compagnie a pu discuter avec l'Office pour trouver une solution afin d'éviter cette suspension.

En effet, en août dernier, en effet, MMA a demandé la protection des tribunaux américain et québécois par le dépôt d'une requête en Cour supérieure du Québec pour se placer sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et de profiter des clauses du Chapitre 11 de la *Loi sur les faillites* devant un tribunal de l'État du Maine. La pression était devenue intenable pour cette compagnie qui venait de recevoir deux mises en demeure, coup sur coup, de la part de la municipalité de Lac-Mégantic pour que l'entreprise règle au moins une première facture de 8 millions pour les travaux de nettoyage du site dévasté ont fait leur effet. Ces premières démarches judiciaires ont d'ailleurs coïncidé avec l'injonction formulée par le ministère fédéral de l'Environnement pour que MMA règle tous les coûts de décontamination du pétrole générés par son accident. Force est de croire qu'il serait extrêmement difficile, voire impossible, que MMA pourra reprendre vie un jour après ce premier répit qui expirerait le 1er novembre prochain que la loi lui accorde, période durant laquelle personne ne pourra tenter de saisir ses actifs et provoquer sa faillite. Le tribunal a accepté de mettre la compagnie sous la protection de la loi afin de protéger les victimes et d'éviter une anarchie judiciaire en raison d'une accumulation de poursuites. En octobre dernier, la Cour supérieure lui a accordé un nouveau délai jusqu'au 14 janvier 2014 pour qu'elle puisse conclure la vente de ses actifs par l'intermédiaire de la banque d'investissement new-yorkaise Gordian Group.

Le délai fixé par le tribunal en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* permettait à MMA de conserver temporairement son permis. Il aurait été accordé vu les informations de dernières minutes démontrant que MMA détenait une couverture suffisante. Il fut impossible d'en savoir plus car la compagnie a présenté une demande de traitement confidentiel.

Une fois ce délai expiré, MMA pourrait demander un prolongement étalé sur une autre période, avec possibilité de renouvellement, et c'est le juge qui va décider comment l'entreprise procédera par la suite avec ses créanciers. Selon les documents déposés devant le tribunal américain, MMA aurait entre 200 et 999 créanciers, des actifs d'une valeur entre 50 et 100 millions et des dettes qui s'élèveraient jusqu'à 10 millions.

Parmi celles-ci, la requête d'hier a permis d'apprendre que la société ferroviaire devait 541 000\$ au CP, 2 millions au New Brunswick Southern Railway et 105 000\$ au bureau d'avocats Gowling Lafleur Henderson. L'entreprise serait aussi redevable de 1 million à son président Ed Burkhardt.

Il semble évident que le contrat d'assurance au montant de 25 millions de dollars que détenait la MMA soit nettement insuffisant, au regard des possibles dommages directs et indirects pouvant atteindre 1 milliard de dollars. Ce contrat d'assurance avait été souscrit auprès de la compagnie XL Group. Il comportait une franchise de 250 000 dollars. Contrairement aux clauses habituelles, ce contrat couvrirait les dommages de décontamination. Nous ignorons si des assurances excédentaires étaient en vigueur et à quelle hauteur de garantie. Nous ignorons si la compagnie détenait une assurance responsabilité excédentaire auprès de plusieurs autres assureurs, comme il est d'usage dans le secteur ferroviaire. Selon certains experts, une couverture de 200 millions de dollars est d'usage pour une entreprise de cette nature.

Il appartient à une compagnie de démontrer au gouvernement que son assurance est suffisante afin d'obtenir un permis. Ce sont les fonctionnaires qui établissent les limites de suffisance et non la loi.

De nombreux autres assureurs ont été interpellés par les propriétaires qui détenaient des assurances individuelles. En outre, la SSQ et Industrielle Alliance, ainsi que le groupe Promutuel ont déjà mis en place une cellule d'indemnisation rapide en vue des réclamations à venir et instauré un programme de soutiens médicaux et psychologiques aux familles. Selon les informations publiées dans la presse, la SSQ est le souscripteur de l'assurance collective de la municipalité. Tous les assureurs impliqués ont mentionné que les réclamations individuelles seront traitées rapidement.

Il est encore trop tôt pour discuter des stratégies judiciaires qui commencent à se dessiner, soit via un recours collectif ou des poursuites individuelles et quels tribunaux seront appelés à juger les recours, à savoir les tribunaux québécois et certains tribunaux américains, car il semble que des irrégularités liées au transport du pétrole brut par train ont inquiété les autorités américaines avant la tragédie. À savoir également pointer tous les coupables, liés directement, soit MMA et la maison mère Rail World, ou indirectement au drame. Toutefois, tous recours individuels ou collectifs sont suspendus puisque la MMA se trouve protégées temporairement par la *Loi sur les arrangements avec les créanciers*. Il semble donc que le jugement autorisant un recours collectif ne devrait pas être rendu avant le printemps prochain.

D'autres entreprises seraient également visées par un recours collectifs : le Canadian Pacifique, puisque le tronçon de chemin de fer où a eu lieu l'accident se trouvait sous sa responsabilité; l'entreprise World Fuel Services Inc., à titre de propriétaire du pétrole

contenu dans le train; Union Tank Car Co., Trinity Industries et General Electric Rail Car Services Corp., à titre de propriétaires des wagons-citernes; et la Western Petroleum Co., à titre de locataire. À prime abord, il est possible que les compagnies visées privilégieraient une ligne de défense portant sur le rôle inefficace joué par Transport Canada et l'Office des transports du Canada dans cette affaire. Selon un professeur de droit consulté, la manière laxiste dont le transport ferroviaire a été géré suffirait à engager la responsabilité du gouvernement ou, à tout le moins, son obligation morale d'indemniser les victimes.

On mentionne que les types de wagons utilisés par la MMA seraient actuellement hors standard et faibles pour le risque qu'on leur demande. Il semble, selon une étude universitaire, que 69 % des wagons sur rail sont encore de type DOT-111. Pourtant, ces vieux wagons, utilisés pour le transport du pétrole, nettement plus minces et fragiles que les nouveaux modèles, sont toujours tolérés par Transport Canada.

Le recours collectif ferait état que les produits transportés, non seulement du pétrole brut, mais aussi des huiles de schistes, étaient hautement explosifs, que le transporteur MMA avait une mauvaise réputation en matière de sécurité et que CP savait que la compagnie était sous-assurée.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a déterminé que le risque de transport ferroviaire de produits pétroliers avait également été incorrectement identifié par la compagnie Montreal, Maine and Atlantic Railway (MMA). Le Bureau de la sécurité des transports a prélevé des échantillons des 9 wagons épargnés par l'explosion et trouvé des lacunes dans l'identification des produits. En effet, les tests ont révélé que les produits présentaient des caractéristiques dangereuses et que le destinataire, Irving Oil, avait également le devoir de bien les identifier. Le convoi devait se rendre à la raffinerie de Irving Oil. C'est le destinataire, la compagnie Irving, qui était responsable de la classification des matières transportées dans le train de la MMA. Mais dans les faits, c'est la compagnie Western Petroleum qui avait classé le pétrole sous une classe 3 – groupe d'emballage (GE) III (la moins dangereuse des classes, ce qui nécessitait un emballage moins sécuritaire que la classe 3 – GE II dans laquelle il aurait dû être classé. Le groupe 2 est plus dangereux que le groupe 3, a expliqué un gestionnaire au BST. Le point d'éclair plus bas du pétrole classe 3 – GE II, en cause à Lac-Mégantic, explique pourquoi il s'est enflammé aussi rapidement. Une chose est certaine : le pétrole brut a réagi de façon anormale suite à l'explosion et le BST

veut savoir pourquoi les wagons se furent tordus ou éventrés de cette façon.

La vétusté des voies est également problématique. Des anomalies ont été décelées sur six portions des rails situés entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Lac-Mégantic, selon un nouveau rapport de Transport Canada portant sur les inspections de la voie ferrée appartenant à Montreal, Maine and Atlantic (MMA). Ces inspections ont été réalisées entre le 20 et le 24 juillet dernier sur une distance d'environ 340 kilomètres entre Moosehead et Standbrige. Citons un document de Transport Canada :

- L'état des traverses était passable ou inférieur aux normes à plusieurs endroits, et plusieurs endroits ont soulevé des préoccupations en matière de sécurité et étaient non conformes.
- L'état des rails a soulevé des préoccupations en matière de sécurité et était non conforme à plusieurs endroits. Des joints de rails étaient non conformes, des rails étaient défectueux, une surface et un nivellement transversal étaient non conformes, de la végétation empiétait sur la voie faisant obstacle aux activités d'inspection.
- Plusieurs passages à niveau se sont avérés en mauvais état. L'état des surfaces, la signalisation et les lignes de visibilité soulèvent des préoccupations.

On peut le constater, la sécurité du transport ferroviaire est au cœur de tous les débats. De nombreuses municipalités ont fait pression sur le gouvernement fédéral afin, notamment, d'obliger les compagnies ferroviaires à dévoiler le contenu de leur train passant sur leur territoire. Au Québec, cette obligation est pourtant inscrite dans la *Loi sur la sécurité civile*. On s'expliquait mal aussi pourquoi Transport Canada ait pu autoriser cette entreprise à faire fonctionner des trains avec un équipage réduit à une seule personne et pourquoi le gouvernement ait pu tolérer une telle insuffisance d'assurance avant d'émettre le permis d'exploitation. En réponse aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, Transport Canada n'a eu d'autre choix que de resserrer ses règles de sécurité ferroviaire.

Les municipalités devront également faire ou refaire leurs devoirs en matière de plans d'urgence en cas de désastres et de leur mise à jour. Même si elles ne peuvent pas tout prévoir, elles doivent être préparées à l'avance et non seulement être en mode réaction, face à une explosion, une inondation, un tremblement de terre, un écrasement d'avion, ou autres désastres de même nature.

Les trajets ferroviaires traversent trop de municipalités, comporte trop de passages à niveau, impliquent trop de manœuvres, pour qu'il puisse n'y avoir qu'une seule personne à bord. D'autant que le réseau ferroviaire actuel n'a pas été construit, à l'origine, pour desservir le secteur pétrolier, mais pour le transport de passagers et pour la grande industrie manufacturière, un argument de poids aux partisans de la construction de pipelines pour transporter le pétrole brut. Le pétrole doit arriver par un moyen de transport, sinon par train ou par bateau ou encore par oléoduc. Or, aucun mode de transport n'est sans risque.

La tragédie aurait des conséquences non seulement en matière civile mais également sur le plan pénal. L'enquête de l'escouade des crimes contre la personne a permis de reconstituer la chaîne d'événements qui a mené au déraillement et à l'explosion. Les procureurs de la Sûreté du Québec seraient en mesure de déposer des accusations de négligence criminelle qui cibleraient dans un premier temps des individus et dans un second temps des entreprises.

4. CONCLUSION

L'histoire canadienne des trains a commencé au début des années 1800. Le train traverse de nombreuses municipalités canadiennes. L'importance du système de transport ferroviaire dans l'économie canadienne ne fait aucun doute : il sert à expédier 70 % des exportations à travers le pays et à soutenir des milliers d'emplois. Selon l'Association des chemins de fer du Canada, la quantité de pétrole expédiée par train au cours des 5 dernières années a connu une gigantesque hausse de 28 000 %. On dit que les trains transportent quelque 3 000 substances jugées dangereuses !

On peut dès lors s'interroger : Quelles sont les capacités de freinage pour un convoi de wagons de cette nature ? Pourquoi les municipalités sont-elles tenues dans l'ignorance sur le contenu transporté et ne disposent d'aucun levier pour connaître le moment du transport de wagons-citernes ? Est-ce le seul endroit au Québec ou ailleurs au pays où l'on transporte des produits hautement explosifs et dont les étiquettes sont falsifiées ? Est-ce que le contrôle est efficace et est-ce qu'il y a suffisamment d'inspecteurs ? Une dernière question, est-ce que cet accident aurait pu être évité ? Transport Canada devra faire la lumière et s'expliquer à ce sujet.

Il est encore trop tôt pour tirer toutes les leçons d'un désastre aux multiples ramifications, humaines, sociales, économiques,

environnementales et gouvernementales. Cette tragédie nous ramène au cœur de la gestion des risques : identification, analyses, tant des équipements que des manquements. Les autorités canadiennes et américaines devront s'interroger sur les consignes actuelles de sécurité et la façon dont elles sont observées et elles devront, sans l'ombre d'un doute, réviser la manière dont elles contrôlent la propriété des voies ferrées, l'exploitation des transporteurs ferroviaires et les propriétés des matières dangereuses.

Le réseau ferré est une ossature lourde qui nécessite d'énormes investissements, notamment sur le plan de la sécurité. Le transport ferroviaire représente un ensemble d'opérations complexes qui ont des problématiques distinctes, impliquant le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire du matériel et bien sûr l'exploitant ferroviaire puisque, en cas d'accident, c'est lui qui le premier est mis en cause.

Les causes de cette hécatombe sont nombreuses et profondes. Tous les ingrédients sont réunis pour forcer de profondes remises en question pour cette tragédie, non seulement au Canada mais aussi aux États-Unis. Toute la lumière devra être faite sans quoi cet événement risquera de devenir un « incident » parmi d'autres. Malheureusement, nous fonctionnons toujours à coups de sinistres. Sans la sinistrose, les politiques ne bougent pas ou peu.

Note

Au moment d'aller sous presse, nous apprenons qu'une aide financière de 95 millions de dollars a été allouée par le gouvernement fédéral pour aider à la décontamination du site. Le gouvernement québécois a immédiatement annoncé une aide équivalente. Rappelons que la facture totale pour la décontamination et la reconstruction du centre-ville pourrait s'élever à 300 millions de dollars.