

Numéro 96 - 12 juillet 2016

**3e anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic**  
**Bâtissons une autorité publique**  
**qui défend l'intérêt public,**  
**pas l'intérêt monopoliste privé!**



Lac-Mégantic, 10 juillet 2016

**3e anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic**

- **Bâtissons une autorité publique qui défend l'intérêt public, pas l'intérêt monopoliste privé!**

**Entrevues**

- **La voie de contournement c'est maintenant que nous la voulons - Robert Bellefleur, porte-parole de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire**
- **Nous travaillons toujours dans un cadre réglementaire où les entreprises ferroviaires écrivent et mettent en oeuvre leurs propres règles - Brian Stevens, directeur national du secteur ferroviaire d'Unifor**
- **La mise à pied massive de travailleurs à l'entretien des voies du CP menace la sécurité des voies et du public - Wade Phillips, Directeur, Région Est, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Division des préposés à l'entretien des voies**
- **L'intention des monopoles ferroviaires d'installer des caméras dans les trains pour surveiller les travailleurs est une atteinte à la vie privée et à la sécurité -**

### **3e anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic**

## **Bâtissons une autorité publique qui défend l'intérêt public, pas l'intérêt monopoliste privé!**

Le 6 juillet 2016 était le 3e anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic, une des plus grandes tragédies ferroviaires de l'histoire du Canada. Le 10 juillet, la communauté de Lac-Mégantic a tenu un rassemblement pour marquer l'anniversaire et réitérer ses deux principales demandes : la construction immédiate d'une voie de contournement afin d'éviter que des produits dangereux ne soient transportés via le centre-ville et des réparations sérieuses aux rails du tronçon de Lac-Mégantic. Plus de 200 personnes y ont participé, en majorité des résidents et des résidentes de Lac-Mégantic et également des gens venus de plusieurs régions et d'aussi loin que la Gaspésie et les États-Unis. *Le Marxiste-Léniniste* appuie les demandes de la communauté et appelle tous les Canadiens à défendre Lac-Mégantic et les autres communautés ferroviaires affectées par les déraillements, qui continuent de se produire à intervalles réguliers au Québec, au Canada et aux États-Unis.

Il y a deux ans, en fin de soirée le 5 juillet, un convoi de trains de marchandises constitué de cinq locomotives et de 72 wagons non conçus pour transporter le type de pétrole brut qu'ils contenaient, a été laissé sans surveillance pour la nuit à Nantes, en Estrie. Vers une heure du matin, le train s'est mis à descendre de lui-même la pente menant à Lac-Mégantic. Il a fallu peu de temps pour que 63 wagons déraillent en plein centre-ville, déversant leur contenu et entraînant une série d'incendies et d'explosions d'envergure catastrophique. Quarante-sept personnes ont été tuées, de nombreuses autres blessées et le centre-ville a été rasé. Les sols ainsi que la rivière Chaudière et le lac Mégantic lui-même ont été lourdement contaminés par les déversements de pétrole brut. Trois ans plus tard, de nombreux résidents de Lac-Mégantic souffrent toujours de syndromes post-traumatiques causés par la catastrophe.

Il y a eu de nombreux déraillements de trains transportant du pétrole brut depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Qu'on pense à celui de Casselton au Dakota du Nord en décembre 2015, à celui qui s'est produit près de Plaster Rock au Nouveau-Brunswick en janvier 2014 et à cet autre près de Gogama dans le nord de l'Ontario en mars 2015. Tous étaient des Lac-Mégantic en puissance et l'absence de pertes de vie est due uniquement au fait que les déraillements et les explosions se sont produits à quelques kilomètres de zones densément peuplées.



Le fait demeure que trois ans après la tragédie de Lac-Mégantic, les dangers à la vie humaine, aux maisons et aux installations et à l'environnement sont plus grands aujourd'hui que jamais à cause de la négligence criminelle des monopoles ferroviaires. Ceux-ci reconnaissent comme leur responsabilité première et leur tâche la plus urgente leur capacité concurrentielle face aux autres transporteurs nationalement et internationalement, et cela à n'importe quel prix, et le gouvernement refuse de les rendre redevables de leurs actions.



Lac-Mégantic a produit un éveil tragique et profond au fait que c'est la vision et la pratique néolibérales voulant que toutes les ressources de la société soient mises à la disposition des monopoles mondiaux qui mènent directement à l'auto-réglementation des entreprises ferroviaires et à la négligence criminelle qui causent anarchie et chaos. Une rupture radicale avec l'ordre du jour néolibéral antisocial est nécessaire afin que les intérêts du peuple puissent prévaloir et il faut aussi que des mesures immédiates soient prises pour assurer la sécurité ferroviaire selon les

standards les plus élevés en fait de conditions de travail, d'effectifs adéquats, d'entretien, et ce, dans tous les aspects. La lutte est pour une autorité publique sur laquelle le peuple exerce un contrôle et qui protège la sécurité des communautés ferroviaires et du public en défendant l'intérêt public et non l'intérêt monopoliste privé.

À cet égard, la déclaration qu'a émise le premier ministre Justin Trudeau à l'occasion du 3e anniversaire de la tragédie est à la fois inappropriée et indigne. On y lit :

« La sécurité ferroviaire demeure l'une des principales priorités du gouvernement du Canada, et nous continuerons à agir pour améliorer la sécurité des chemins de fer canadiens. Le ministre des Transports, Marc Garneau, s'est rendu à Lac-Mégantic en avril pour entendre les personnes les plus directement touchées par la tragédie.

« Je tiens à assurer les gens de Lac-Mégantic qu'ils ont notre plein appui alors qu'ils continuent de panser leurs plaies. Sachez que nous gardons en mémoire le souvenir de votre tragédie et nous n'oublions pas tout ce que vous avez perdu. Votre histoire ne fait que renforcer notre détermination à faire en sorte que nos chemins de fer soient les plus sécuritaires au monde. C'est ainsi que nous nous assurerons que les événements tragiques de Lac-Mégantic ne se reproduisent jamais. »

Qu'est-ce que le premier ministre veut dire quand il dit que « nous continuerons à agir pour améliorer la sécurité des chemins de fer canadiens ». Dire que « nous continuerons » est la façon typique de parler des gouvernements qui mènent l'offensive antisociale et refusent de traiter des problèmes réels auxquels le peuple fait face, leur cause comme leur solution, et préfèrent se réfugier dans leurs grandes phrases creuses et leurs mantras. C'est une façon pour eux d'éviter d'assumer la responsabilité de leurs actions et de l'impact qu'elles ont sur les problèmes que les gens vivent. Ce que le mouvement demande, c'est une rupture avec ce qui a causé la tragédie, pas une continuation.

Le premier ministre essaie de se placer dans une position où il va tenter de noyer les demandes du peuple dans un marais d'énoncés de politique, de déclarations d'intention, d'études de faisabilité et de consultations afin de maintenir le statu quo. Cette déclaration, qui a été émise à un moment aussi solennel, doit être fermement condamnée et rejetée.

*Le Marxiste-Léniniste* transmet une fois de plus ses profondes condoléances à tous ceux et celles

qui ont perdu des être chers dans la tragédie et rend hommage aux intervenants de première ligne qui ont risqué leur vie de façon héroïque pour sauver les résidents et continuent d'aider la communauté de toutes les manières possibles. LML salue chaleureusement la communauté de Lac-Mégantic qui continue de rebâtir sa vie et appelle les travailleurs et le peuple à intensifier leur lutte pour édifier une autorité publique qui défend la sécurité des communautés et du public.

### Rassemblement à Lac-Mégantic pour la sécurité du rail le 10 juillet





### Entrevues

## La voie de contournement c'est maintenant que nous la voulons

**- Robert Bellefleur, porte-parole de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire -**

Rien n'a changé sur le terrain depuis 2013 en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, que ce soit à Lac-Mégantic ou au Canada. Le nouveau gouvernement libéral maintient toujours la déréglementation et le principe de l'autogestion de la sécurité ferroviaire par les entreprises elles-mêmes. Nous en avons eu un nouvel exemple il y a quelques semaines avec la décision du Canadien Pacifique de mettre à pied 500 travailleurs qui font l'entretien et l'inspection des rails et malgré cela le ministre des Transports Marc Garneau dit que tout va bien. Il est venu à Lac-Mégantic et a partagé la même tribune que le président de Central Maine & Quebec Railway (CMQR) afin de rassurer la population à l'effet que les rails ont été inspectés et qu'ils sont en bon



état et sécuritaire. Nous ne pensons pas que les rails sont sécuritaires, surtout dans les courbes où ils sont usés à l'extrême. Dans les endroits escarpés, là où il y a des ponceaux, ceux-ci démontrent de grandes fissures dans leur structure de ciment. Lorsque nous détectons un endroit où la voie est en mauvais état, souvent ce que la compagnie fait c'est réduire la vitesse du train au lieu d'effectuer la réparation.

Ici à Lac-Mégantic, le transport de produits dangereux dans le centre-ville, que ce soit du gaz propane, du chlore ou de l'acide sulfurique, a repris de plus belle. Le moratoire qui existe avec le CMQR sur le transport du pétrole brut par le centre-ville se termine à la fin de l'année. Cela n'augure rien de bon pour 2017. Alors essentiellement nous sommes soumis aux mêmes dangers qu'en 2013.

On utilise encore la voie d'évitement à Nantes qui pourrait permettre de stationner un train en difficulté, mais on y fait du triage, on y stationne encore de nombreux wagons sans surveillance en attente d'être pris en charge par la locomotive. Cela laisse peu de chance pour y stationner un train qui serait en difficulté mécanique par exemple. On sait que le train qui a déraillé était un train en difficulté mécanique qui avait été stationné sans surveillance sur la voie principale et non la voie d'évitement. Cela nous laisse en position de vulnérabilité si une telle situation devait se reproduire.

Nous organisons un grand rassemblement le 10 juillet à l'occasion du 3e anniversaire de la tragédie. Nous demandons au premier ministre Justin Trudeau de venir annoncer que la voie de contournement va être construite très bientôt. Ils ont déposé le rapport de faisabilité. Si on se fie à toutes les étapes qui sont requises, la construction ne serait pas envisageable avant 2021 ou même 2022. La population souffre encore d'un haut taux d'anxiété et des suites du choc post-traumatique et on ne peut pas se permettre d'attendre encore 5 ou 6 ans avant que les travaux commencent.



---

## **Nous travaillons toujours dans un cadre réglementaire où les entreprises ferroviaires écrivent et mettent en oeuvre leurs propres règles**

**- Brian Stevens, directeur national du secteur ferroviaire d' Unifor -**

La tragédie de Lac-Mégantic est l'un des exemples les plus flagrants de ce qui se produit lorsque la bureaucratie refuse de faire ce qui doit être fait. Le gouvernement, le Bureau de la sécurité des transports (BST), Transports Canada (TC) et l'industrie ne prennent pas les mesures appropriées, en dépit de toute la rhétorique que nous entendons. Nous continuons d'avoir des trains à la dérive, nous avons toujours des wagons-citernes DOT 111 en service qui se perforent et provoquent le chaos.[1] Cela ne cause pas toujours une explosion, mais un déversement dans une rivière ou dans une communauté c'est en soi quelque chose de très sérieux. Nous ne traitons toujours pas des vraies questions qui doivent être abordées pour que le public reprenne confiance et voit que l'agence de réglementation et l'industrie font fonctionner les chemins de fer de manière sécuritaire.

Nous ne disposons pas d'un cadre réglementaire qui peut être appliqué par une agence de réglementation. Notre cadre de règlements est créé par les entreprises ferroviaires et est mis en oeuvre par elles pendant que Transports Canada, qui est soumis à un lobbying important des sociétés de chemins de fer, est réduit à l'état d'observateur et de vérificateur. Les inspecteurs de Transports Canada ne jouent pas le même rôle que jouent les inspecteurs dans l'industrie du

transport aérien ou l'industrie du transport routier. Nous ne permettrions pas aux transporteurs aériens de réglementer leurs propres avions, mais nous permettons aux sociétés de chemins de fer de réglementer leurs propres trains. Les entreprises ferroviaires continuent de fonctionner comme si elles étaient plus puissantes que les gouvernements eux-mêmes.



En ce qui a trait au nouveau gouvernement fédéral, le fait est que le Conseil consultatif du ministre sur la sécurité ferroviaire ne s'est pas réuni depuis que Marc Garneau a été nommé ministre. Marc Garneau a souvent rencontré, nous dit-on, les entreprises ferroviaires et les groupes de lobbying mais il n'a pas rencontré le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. Nous devions justement avoir une réunion la semaine dernière mais elle a été de nouveau reportée jusqu'en septembre. Le gouvernement utilise un langage différent de celui du gouvernement précédent mais nous n'avons vu aucune volonté de discuter avec les intervenants de l'industrie et de tenir des réunions. Alors on a d'un côté les déclarations à l'effet que la sécurité ferroviaire est la première priorité et de l'autre un conseil, qui a été formé pour traiter et discuter

des questions de sécurité ferroviaire, qui ne s'est pas encore réuni avec le gouvernement.

Dans notre travail, en tant qu'organisation, nous disons à Transports Canada et au gouvernement fédéral que Transports Canada a un rôle actif d'intervention à jouer, et non uniquement de vérification, afin de s'assurer que les chemins de fer fonctionnent de manière sécuritaire. Nous le faisons en fournissant les informations et les cas concrets directement à Transport Canada et en soulevant les questions avec eux. Aux endroits de travail, nous encourageons nos membres à signaler les cas où il y a des problèmes afin qu'ils soient traités et résolus, et s'ils ne le sont pas, nous travaillons à faire en sorte que nous ayons un mécanisme interne où nous soulevons ces questions.

#### **Note**

1. La norme DOT 111 est considérée comme insuffisante pour le transport de marchandises inflammables. C'est la classification des wagons-citernes qui ont déraillé à Lac-Mégantic où 59 des 63 voitures ont éclaté et déversé leur contenu.



---

## **La mise à pied massive de travailleurs à l'entretien des voies du CP menace la sécurité des voies et du public**

**- Wade Phillips, Directeur, Région Est, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Division des préposés à l'entretien des voies -**

*Le Marxiste-Léniniste* : À la fin de juin, le Canadien Pacifique (CP) a annoncé une mise à pied

massive de travailleurs à l'entretien. Combien de travailleurs sont affectés et quel travail font-ils ?

**Wade Phillips** : Le CP a annoncé la mise à pied d'environ 260 de nos membres et qu'il ne va pas combler 240 postes vacants en ce moment. Cela fait 500 postes en tout. Ces travailleurs font tout, de l'entretien quotidien de base des voies aux inspections régulières aux réparations. Ce sont aussi des travailleurs qui oeuvrent dans ce que nous appelons le programme des voies, qui est le renouvellement des voies, traverses, rails, ballasts, les nouveaux commutateurs, etc., un grand éventail de travaux. Il y a aussi les membres-instructeurs qui vérifient les travaux et les réparations et inspectent les ponts et les structures du système. Ces positions sont parmi les plus importantes qui existent dans le secteur ferroviaire.



Selon nous, ces postes sont une composante essentielle de la sécurité des voies et du public. Des événements comme le déraillement de Lac-Mégantic nous montrent que des désastres peuvent se produire. Le désastre de Mégantic n'était pas relié à l'état des voies mais le déraillement de citernes de pétroles du CN près de Gogama en 2015 l'était. Cela a causé une grande dévastation dans le nord de l'Ontario.

Nous demandons qu'à tout le moins ces postes soient examinés à la lumière de la nouvelle réglementation du gouvernement adoptée en 2015 qui prévoit une évaluation des risques dans les cas de réduction de main-d'oeuvre.

Le geste du CP de licencier maintenant des travailleurs à l'entretien des voies sous prétexte que le volume de wagons est plus faible en ce moment dénote un manque de vision. C'est l'occasion pour nous de nous déployer et d'effectuer le plus de travail possible alors que le trafic est faible pour que le travail soit fait lorsque le trafic augmentera.

Depuis que Hunter Harrison a pris la tête du CP en 2012, il y a eu des milliers d'emplois éliminés. Il ne s'agit pas d'une compagnie en difficultés financières. Elle donne plus d'argent à ses actionnaires alors qu'elle élimine le travail qui doit être fait.

**LML** : Veux-tu dire quelque chose en conclusion ?

**WP** : Les hommes et les femmes qui sont dehors à travailler sur les voies, qui travaillent de longues heures, la nuit, nuit et jour, dans toutes sortes de conditions météo, le font avec une grande fierté. Ils le font sachant que leurs emplois sont importants et ont le potentiel de protéger le public au Canada et nous pensons certainement qu'ils devraient être dehors à faire le travail.

Nous devons garder à l'esprit que les wagons passent quotidiennement par des cours de triage et je pense que si vous examinez les statistiques de Transport Canada, c'est environ 80 % de tous les déraillements qui surviennent dans les cours de triage et ces cours sont situées dans des zones à haute population. Si ces cours de triage ne sont pas entretenues correctement, il y a beaucoup plus de risques de déraillements et de désastres.



# L'intention des monopoles ferroviaires d'installer des caméras dans les trains pour surveiller les travailleurs est une atteinte à la vie privée et à la sécurité

- Don Ashley, directeur législatif de la  
Conférence ferroviaire de Teamsters Canada -

**Le Marxiste-Léniniste :** La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) a annoncé que les compagnies ferroviaires veulent avoir recours à des enregistrements vidéo et audio afin de surveiller leur personnel de bord. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

**Don Ashley :** La question de la technologie audio et vidéo dans le domaine ferroviaire remonte à plusieurs années. Le Bureau de la sécurité des transports (BST) a mis de l'avant certaines recommandations suite à des accidents, en particulier suite à l'accident de Via Rail à Aldershot en 2012. (*Aldershot est un quartier de la municipalité de Burlington, en Ontario - note de la rédaction*). Le BST avait alors demandé qu'il y ait des enregistrements à bord de la cabine de locomotive afin de déterminer les facteurs humains liés aux causes de l'accident. Les



employeurs - tous les employeurs, y compris CP, CN, Via ainsi que toute compagnie qui sera touchée par des changements à la réglementation - ont dit : « Si vous installez ces dispositifs, si vous voulez que nous les installions, alors nous voulons avoir accès aux informations » Pour que ces compagnies aient accès aux enregistrements à des fins de sécurité proactive - en d'autres mots, s'ils veulent surveiller le personnel de bord - des changements législatifs doivent être faits. Présentement, en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (BCATST), tout enregistrement de bord est réservé à l'usage exclusif du BST en cas d'accident.

Nous exerçons des pressions syndicales sur le gouvernement pour faire valoir que nous ne nous objectons pas à l'usage d'appareils d'enregistrement dans les locomotives à condition que l'information reste confidentielle et soit utilisée uniquement par le BST en cas d'accident. Ces enregistrements ne doivent pas servir aux compagnies pour surveiller les activités du personnel. En ce qui nous concerne, il s'agirait d'une atteinte à la vie privée mais cela pourrait aussi empêcher le personnel de bord d'accomplir ses tâches comme il faut. Cela pourrait créer un environnement de cabine silencieuse qui ferait en sorte que les membres de l'équipage ne se parleraient pas par crainte que leurs propos ne se retournent contre eux, de sorte que la communication entre les membres de l'équipage serait restreinte, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur la sécurité.

Nous craignons que le BST et Transport Canada tiennent tellement à cette information qu'ils vont être prêts à se soumettre à la demande des compagnies ferroviaires. Nous faisons tout le lobbying possible pour qu'une telle chose ne se produise pas. Le 16 juin, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a terminé sa mise à jour sur la sécurité ferroviaire et a déposé son rapport au Parlement. Le Comité recommande que Transport Canada développe une législation et des structures réglementaires dans le but d'autoriser le recours aux enregistrements vidéo et

audio à condition qu'il soit clairement stipulé que les enregistrements sont à l'usage exclusif du BST à des fins d'enquêtes sur les accidents, et nous sommes d'accord avec cela.

Nous allons nous battre sur cette question jusqu'au bout. Si nous échouons vis-à-vis le gouvernement et la réglementation, notre prochaine démarche va être auprès du commissaire à la protection de la vie privée.



---

**Lisez *Le Marxiste-Léniniste***  
**Site web: [www.pccml.ca](http://www.pccml.ca) Courriel: [redaction@cpcml.ca](mailto:redaction@cpcml.ca)**