

Québec, Canada, 6 juillet 2013

La catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic

par **Patrick Lagadec** et **Marie-Christine Therrien**

Un train sans conducteur, privé de ses freins, transportant du pétrole, dévale les voies en pente et déraile dans une petite localité du Québec, Lac-Mégantic. Des explosions et un formidable incendie vont provoquer la mort de nombreuses personnes. Une polémique se développe sur les causes du dysfonctionnement des freins du train. Un procès se profile. Patrick Lagadec et Marie-Christine Therrien nous proposent une première analyse.

Accident ferroviaire, Canada, communication de crise, gestion de crise, organisation de la sécurité, Québec, risque technologique, sapeurs pompiers, transport ferroviaire, transport de matières dangereuses, TMD

Le 6 juillet 2013, à 1 h 15 du matin, le centre ville de Lac-Mégantic, petite localité de 6 000 habitants située à 200 km à l'est de Montréal, se retrouve en pleine scène dantesque. Un convoi ferroviaire comportant 70 wagons-citernes de pétrole brut a surgi à 100 km/h, six fois la vitesse prescrite. S'ensuivent déraillement et explosions, 1,4 km² pulvérisé, la moitié du centre-ville brûlée.

Le convoi, comme il est d'usage, a été stationné et laissé sans présence humaine pour la nuit dans la localité amont de Nantes. Le convoi est propriété de la société Montréal, Maine and Atlantic (MMA, basée aux États-Unis), filiale de Rail World (basée à Chicago) – conglomérat de dix ans d'âge, bâti par rachat d'entreprises en

difficulté ou proposées à la privatisation. Une fois le conducteur parti pour la nuit, un incendie s'est déclaré sur une des cinq locomotives, qui a donné lieu à une intervention des pompiers. On avance que les locomotives ont été arrêtées lors de cette intervention, ce qui aurait effacé le mécanisme des freins. Le train fantôme aurait alors commencé sa course folle. Bilan provisoire au 23 juillet : 47 disparus, 42 morts, mais seulement 28 officiellement identifiés.

Le centre-ville est toujours considéré comme une scène criminelle et une très importante enquête reste à mener. À titre provisoire, quelques observations peuvent cependant être avancées.

Une communication affligeante de la part de l'entreprise

Un premier communiqué de presse ahurissant (7 juillet)

MMA publie une page en mauvais français qui traduit une impréparation totale et ne peut être ressentie que comme de la provocation : « [...] un fait qui a émergé est la locomotive du train de pétrole garé à la station Nantes a été fermé ultérieurement au départ de l'ingénieur qui avait manipulé le train de Farnham, qui a pu avoir eu comme conséquence la libération des freins à air sur la locomotive qui jugeait le train en place. [...] Il y a une douzaine de représentants MMA à portée de main dans Lac-Mégantic, avec plus d'arriver continuellement [...] » [sic]

Une prise de parole laborieuse par un membre du conseil d'administration de MMA

Le responsable – québécois – fait certes part de ses condoléances, mais il reste pris dans un tunnel technique.

La prise de parole du président

Il intervient, mais depuis le siège à Chicago, et en anglais. Sur son bureau trône le drapeau américain. Il affiche un sourire constant. Le discours est très défensif : « *Nous avons suivi les procédures* » – quand le premier message devrait être celui d'une reconnaissance claire et directe de responsabilité. Il reconnaît que les gens ont des raisons d'être mécontents, mais qu'il n'y peut rien : il peut effacer d'un clic des mails désagréables, mais il ne peut rien faire sur la colère, bien compréhensible, des habitants. Cette posture (on finit même par



P. Lagadec est directeur de recherche à l'École polytechnique (France) et **M.-C. Therrien** est professeure à l'École nationale d'administration publique (Québec).

comprendre et dire que, pour la compagnie, les vrais responsables sont peut-être bien les pompiers qui auraient arrêté les locomotives) va exacerber colère et frustration. Le président se défendra bientôt d'avoir visé les pompiers, avant finalement de mettre en cause le conducteur du train.

La venue du président sur place

Après 4 jours, le président vient sur place. Il s'adresse, sans organisation, dans la rue, à une horde de journalistes. Il s'exprime en anglais, sans interprète, aux seuls médias. Vu l'agressivité des citoyens, il est exfiltré par la Sûreté du Québec et, à l'abri d'une tente, continue la conférence de presse, retransmise par haut-parleur. Puis il est invité par les policiers à les suivre pour être entendu. Il n'aura pas rencontré les victimes, ni les officiels, et n'aura pas la permission de visiter le site.

Des questions de fond

Quelques questions doivent être posées ou examinées.

Le statut de la sécurité

Quelle était la place de la sécurité dans les stratégies, les pratiques, la formation des opérateurs de cette compagnie? De quand date le dernier exercice de crise? Le président y participait-il personnellement? La dimension transnationale a-t-elle été prise en considération? On semble n'avoir tiré aucune leçon des gestions désastreuses de l'*Exxon Valdez* (le président resta au siège en avançant l'argument, à nouveau utilisé dans ce cas, qu'on

est plus efficace dans son bureau pour traiter les questions d'assurances et autres); ni de Bhopal: le président se rendit finalement sur place en expliquant d'abord qu'il se rendait en Inde « pour des raisons humanitaires », avant de déclarer (bien plus tard) qu'il y était allé pour « prévenir les actions judiciaires ». La colère exprimée par les citoyens de Lac-Mégantic faisait en quelque sorte écho aux paroles cinglantes d'un habitant d'Alaska à l'endroit d'Exxon: « *J'ai enfin compris comment les sociétés américaines se comportent dans le tiers-monde* ».

Les risques liés aux transports

On a beaucoup travaillé sur la conduite des risques par les entreprises en charge d'installations dangereuses de type Seveso – une usine située dans une collectivité qu'elle connaît. Il est question ici d'une société qui « ne fait que passer », ne connaît pas les milieux humains traversés, n'est pas prête à traiter une réalité locale – une culture « hors sol ».

La migration des risques

L'exemple montre la rencontre explosive entre une réalité de risques industriels et une

culture de conglomérat plus financier qu'industriel. On s'assure sans doute qu'on est en règle avec les normes, mais cela ne constitue pas une gestion des risques un peu robuste.

Des mutations historiques

Nombre de localités ont été installées en bordure de lignes de chemins de fer. À l'époque notamment de l'exploitation et du transport du bois. Désormais, on est passé au transport d'hydrocarbures, de gaz, etc. Dès lors, la question d'un contournement des cités se pose, de même qu'un réexamen des procédures habituelles – on peut sans doute laisser sans surveillance un convoi de bois, *quid* d'un convoi de matières dangereuses, qui peut se traduire par le déclenchement d'un 11 septembre pour une petite localité?

Une gestion multijuridictions

Il apparaît clairement aujourd'hui que la situation multijuridictions (fédéral, provincial, municipal) à Lac-Mégantic pose une difficulté supplémentaire pour traiter non seulement la crise, mais aussi la gestion des risques en amont. Un système de transport multijuridictions – les rails sont de juridiction fédérale mais passent sur un territoire provincial et municipal, avec de surcroît un franchissement de frontière – complique la surveillance comme la maîtrise d'un tel système.

Une incapacité à entendre et traiter des signaux faibles

Des citoyens inquiets du passage de trains transportant du pétrole et de



Photo Sûreté du Québec

Lac-Mégantic, le 6 juillet après-midi, soit une quinzaine d'heure après le début du sinistre.



Un travail de recherche et de déblaiement dans des conditions éprouvantes.

Photo Sûreté du Québec

l'état des rails avaient fait part de leur inquiétude à la compagnie Montréal, Maine and Atlantic Railway – sans résultat. On apprend aussi que, depuis plusieurs mois, d'autres municipalités au Québec se sont adressées à Transport Canada (ministère qui a la responsabilité de la législation des

rails), inquiets de la vitesse à laquelle les trains de matières dangereuses passent sur leur territoire.

La Première ministre du Québec, Pauline Marois, venue sur place, dit sa colère et souligne que des réponses doivent être données aux citoyens – et qu'elles le seront. Son gouvernement

a réagi rapidement afin de soutenir la population ébranlée, en mettant en place un comité de coordination de crise pour aider la municipalité. Un plan de secours initial de 60 millions de dollars est déjà activé et les 2 000 personnes évacuées ont déjà reçu un premier versement. Visiblement, le Québec a appris de ses crises passées.

Mais une nouvelle frontière se dessine. Si l'on en croit les derniers éléments disponibles au moment du bouclage de ce numéro, MMA a licencié 19 personnes au Canada (des dizaines aux États-Unis), la maison mère aurait fait savoir qu'elle ne paie pas pour les difficultés de ses filiales, on parle d'une possible faillite de MMA, qui n'a peut-être pas d'assurance à la hauteur du sinistre. Serait-ce la nouvelle donne des catastrophes à venir : des territoires désormais exposés et orphelins, l'entreprise laissant les États, s'ils le veulent et le peuvent, s'occuper des problèmes? ■

Nous remercions les autorités de police québécoises (Sûreté du Québec) pour l'aimable prêt de photos de la catastrophe.

Décontamination de Lac-Mégantic Un chantier titanesque s'annonce

La zone où ont eu lieu le déversement et l'explosion a fonctionné comme une éponge. Le territoire est gorgé de pétrole sur plusieurs mètres de profondeur. Le défi de la contamination est titanesque. Le ministre québécois de l'environnement, Yves-François Blanchet, a déclaré fin juillet : « *On va faire appel à toutes les expertises existantes* ». Il a appelé les chercheurs et les entreprises à apporter leurs aides.

Il attend des propositions fondées sur des technologies nouvelles, peut-être inconnues au Québec. Il pense qu'il faut aborder cet accident comme une opportunité pour lancer un véritable laboratoire.

La reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic n'est donc pas pour demain. Pourtant la mairesse s'est fixé un objectif de deux ans. ■

L'accident de train de Brétigny

Pourquoi l'éclisse a-t-elle été libérée ?

Lorsque ce numéro de *Préventique* sera distribué, en fin de mois d'août, on peut espérer que les questions que pose l'accident ferroviaire survenu le 12 juillet dernier en gare de Brétigny, auront reçu les réponses utiles. Nous rappellerons que les premiers commentaires ont fait état d'une trop grande vitesse du train, mais que cette hypothèse a été très vite abandonnée, car des automatismes freinent les locomotives en cas de dépassement des vitesses programmées. D'autres ont souligné la vétusté des trains et de la ligne. Mais il semble qu'aucune anomalie mécanique n'ait été constatée lors de l'examen du train accidenté. En revanche, l'enquête technique a permis d'établir qu'une éclisse interne (une sorte d'agrafe, une énorme tige métallique et rectangulaire permettant de solidariser deux rails consécutifs), des rails gauches,

complètement libérée de ses quatre goujons d'assemblage sur les extrémités des rails avait été projetée sur le cœur de l'aiguillage tout proche. On nous a alors expliqué que la file de roues droites de la rame avait été soulevée en passant sur l'éclisse et était retombée à l'extérieur de la voie.

La question principale est celle des causes des ruptures des écrous et des goujons. Les dirigeants contestent la vétusté de la ligne et la mauvaise qualité de son entretien. Mais les stratégies des investissements expriment des priorités qui peuvent avoir des effets non négligeables sur la sécurité. ■



Photo SNCF

Recherche un poste de chargé de missions HSE

de préférence

dans la recherche pétrolière en Afrique ou Moyen-Orient

Wanted HSEQ positions

Ideally in a petroleum research company operating in an African or Middle Eastern country

Mes capacités linguistiques (français, anglais, arabe, espagnol) sont un atout majeur pour le management interculturel

Language skills in English, Arabic and Spanish, useful for managing in intercultural contexts

Thierno Ousmane BA

DES en Environnement

Accrédité IOSH Managing Safely
(Groupe Préventique)

*Post Graduate Diploma in Environmental Studies
Training in Health and Safety with IOSH accreditation*

Contact : +33 602 07 02 29 - thierno82@hotmail.com

