

Des individus en faute, pas les règles, dit Raitt

MARTIN CROTEAU

OTTAWA — La catastrophe de Lac-Mégantic a été causée par la négligence de certains individus et non par des lacunes réglementaires, affirme la ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt.

Un an après la tragédie qui a fait 47 morts, celle que Stephen Harper a mandatée pour reserrer les règles de la sécurité ferroviaire n'y va pas par quatre chemins lorsqu'on lui demande son analyse des causes du déraillement.

« C'est pas mal clair, tranché-elle lors d'une entrevue accordée à *La Presse* au parlement. C'est un cas où quelqu'un n'a pas respecté les règles. Une compagnie, un individu, peu importe. Ça a mené à cette tragédie. »

Début mai, la Sûreté du Québec a arrêté trois employés de la Montreal Maine & Atlantic (MMA), soit le conducteur Tom Harding, le directeur de l'exploitation Jean Denaire et le contrôleur ferroviaire Richard Labrie. Ce sont jusqu'ici les seules personnes à faire face à des accusations criminelles en lien avec le drame.

Pour les victimes, plusieurs sociétés et Transports Canada méritent aussi une part du blâme. Le recours collectif qu'elles ont intenté cible Ottawa, lui reprochant d'avoir été « grossièrement négligent » dans sa surveillance de la MMA.

Lisa Raitt, qui a hérité du portefeuille des Transports neuf jours après le déraillement, estime que ses fonctionnaires ont fait leur travail. Elle s'en remet à l'enquête du Bureau sur la sécurité des transports (BST) avant de décider si Ottawa doit revoir ses façons de faire.

« Les employés du Ministère ont inspecté le chemin de fer, comme ils devaient le faire, et ils ont dialogué avec la MMA, expliqué-t-elle. Je crois qu'en terme d'analyse de ce qui s'est passé, nous devons nous en remettre au BST. »

Suivi intense

Le recours collectif révèle que Transports Canada a envoyé

plusieurs constats d'infraction à MMA au fil des années, notamment au sujet de l'application déficiente des dispositifs de freinage.

Les victimes y voient la preuve qu'Ottawa aurait dû serrer la vis à cette société ferroviaire. Lisa Raitt rétorque que le suivi de ses fonctionnaires prouve que le système réglementaire était adéquat.

« La MMA a continuellement fait l'objet d'inspections, dit Mme Raitt. [...] Le fait que la MMA ait été signalée comme ayant des difficultés, et que des inspecteurs aient continué de la visiter, c'est important. Ça montre que le Ministère a réagi qu'il devait travailler avec la compagnie pour s'assurer qu'elle faisait le nécessaire. »

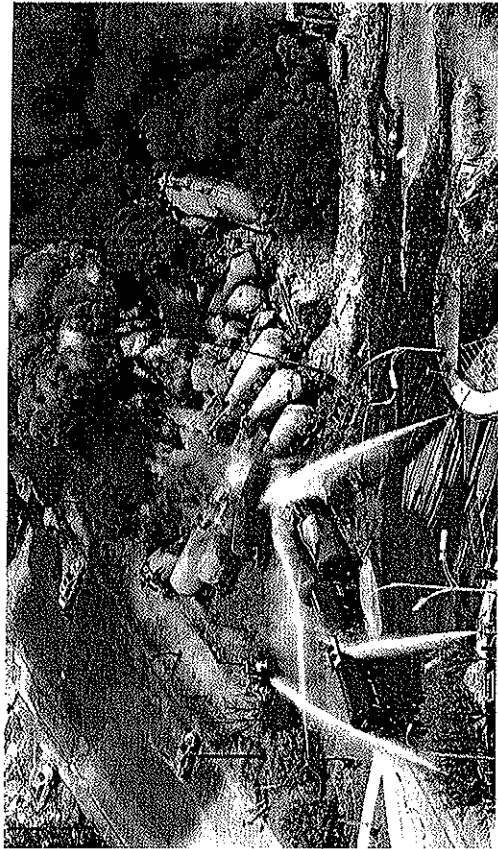
Changements

Depuis un an, le gouvernement fédéral a adopté une série de changements réglementaires pour mieux encadrer le transport des matières dangereuses par rail (voir encadré). Les équipes à une personne, comme celui qui pilotait le train de Lac-Mégantic, sont désormais interdites.

Ottawa a aussi resserré les normes sur les wagons-citernes DOT-111, montrés défectueux depuis 20 ans pour leur fragilité. Les modèles les plus anciens ont été retirés des rails et les nouveaux wagons devront être construits plus solidement.

N'est-ce pas la preuve que les règles fédérales étaient inadéquates avant le déraillement de Lac-Mégantic? Non, répond Lisa Raitt.

« Nous voulions nous assurer que tout le monde opère selon les meilleures pratiques, résume-t-elle. Les règles sont un plancher. Vous devriez toujours viser plus haut, vous ne devriez pas vous contenter de faire le minimum. Dans certains cas, les gros transporteurs ferroviaires font toutes ces choses et ont une culture de la sécurité. Dans d'autres cas, le BST avait clairement des préoccupations, donc nous avons agi. » (*La Presse*)

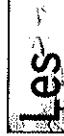


ARCHIVES LA PRESSE CANADIENNE

Un an après la tragédie de Lac-Mégantic, la ministre des Transports Lisa Raitt n'y va pas par quatre chemins pour identifier les causes du déraillement. À ses yeux, la catastrophe a été causée par la négligence de certains individus et non par des lacunes réglementaires.

HUIT MESURES FÉDÉRALES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

1. Les trains qui transportent des matières dangereuses doivent désormais être pilotés par des équipes d'au moins deux personnes. Il n'y avait qu'une personne à bord du train de Lac-Mégantic.
2. Interdiction de laisser un train transportant des matières dangereuses sans surveillance sur une voie principale, comme la voie de Lac-Mégantic.
3. Obligation pour les transporteurs de verrouiller les locomotives afin d'empêcher des entrées par infraction. Ils doivent aussi retirer les inverseurs dans les locomotives laissées sans surveillance. Ces leviers empêchent un train de se déplacer dans une direction ou une autre.
4. Activation obligatoire des dispositifs de freinage lorsqu'un train reste immobilisé pour plus d'une heure.
5. Les sociétés ferroviaires doivent fournir aux municipalités un rapport trimestriel ou annuel indiquant quelles matières dangereuses elles ont transportées sur leur territoire. Cette mesure permet aux villes de mieux planifier les mesures d'urgence en cas de déraillement.
6. Interdiction, d'ici trois ans, de transporter du pétrole dans les wagons-citernes DOT-111 qui ne sont pas construits selon les normes les plus récentes adoptées par l'industrie en 2011 et rendue obligatoire par Ottawa en janvier. Cette mesure touche environ 65 000 wagons en Amérique du Nord. Ottawa a ordonné le retrait immédiat des 5000 wagons DOT-111 les plus anciens.
7. Les sociétés ferroviaires ont l'obligation de se doter de plans d'intervention d'urgence lorsqu'elles transportent du pétrole brut de l'essence, du diesel et de l'éthanol. Cette mesure permet de faciliter l'intervention des secouristes en cas d'accident.
8. Imposition d'une limite de vitesse aux trains qui transportent du pétrole ou du carburant dans des wagons-citernes DOT-111. Ils ne peuvent dépasser 80 km/h (50 mi/h). Cette limite sera abaissée à 64 km/h (40 mi/h) dans certaines zones à risque d'ici la fin de l'année. Ottawa n'imposait aucune limite de vitesse aux trains transportant des matières dangereuses avant.



La Tribune 03/07/2014 8-7-

Une enquête sans précédent en Estrie

Des milliers d'adultes seront contactés par la Santé publique

ISABELLE PION

isabelle.pion@latribune.qc.ca

SHERBROOKE — Des milliers d'Estriens seront contactés dans le cadre d'une enquête sur la santé des adultes dans la région. Selon la directrice de la Santé publique de l'Estrie, Dre Mélissa Généreux, l'Enquête de santé populationnelle estrienne (ESPE 2014) est « une initiative unique », menée pour la première fois.

Elle permettra de se pencher sur des aspects aussi variés que l'exposition aux rayons ultraviolets, en raison de la préoccupation que soulève le mélanome dans la région, et un portrait des résidents de la MRC du Granit à la suite de la catastrophe du 6 juillet dernier à Lac-Mégantic.

« Il y a une nette hausse des mélanomes. En Estrie, le taux d'incidence du mélanome est plus élevé ici qu'ailleurs au Québec », commente Dre Généreux, en soulignant qu'on ignore pourquoi la région est particulièrement affectée. « On vient de revoir toutes les données du cancer. Il va paraître dans les cancers qui s'avèrent le plus préoccupants en Estrie. » Le cancer du poumon, « très fréquent et très mortel », soulève aussi les inquiétudes de



ARCHIVES LA TRIBUNE, FRÉDÉRIC CÔTÉ

Dre Mélissa Généreux est directrice de la Santé publique de l'Estrie.

la DSP de l'Estrie. Il s'agit de deux types de cancer ayant un « grand potentiel de prévention ». Les cas de cancer de la peau sont aussi préoccupants dans l'ensemble de la province.

L'enquête estrienne s'intéressera notamment aux pratiques d'exposition dans les salons de bronzage ou en voyage dans le Sud, de même qu'à la perception des gens.

Tragédie de Lac-Mégantic

Quant à la tragédie de Lac-Mégantic, un portrait au chapitre de la détresse psychologique pourra être tracé.

C'est la chercheuse Danielle Maltais, professeure en travail social à l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC), qui travaille avec son équipe depuis 1996 (année du déluge au Saguenay) sur les conséquences des catastrophes, qui s'intéressera à cet angle.

La recherche permettra également d'aller chercher des données sur la santé mentale et la détresse psychologique. « On a peu de données

disponibles (...) Quelqu'un peut avoir des problèmes sans nécessairement consulter », note Dre Généreux, en soulignant que les informations proviennent généralement des données d'hospitalisation. La fluoration de l'eau, qui a soulevé un important débat à Richmond, fera aussi l'objet de questions.

La nature de cette enquête, qui vise à rejoindre 8700 répondants de 18 ans ou plus, diffère d'autres enquêtes fédérale ou provinciale, notamment en termes d'échantillonnage.

Les répondants seront contactés de façon aléatoire par

téléphone d'ici septembre. La participation est confidentielle et servira à améliorer l'état des connaissances sur une dizaine de thématiques. Les résultats permettront d'alimenter la réflexion des autorités et des intervenants en santé publique sur les décisions à prendre.

Quelque 33 chercheurs et cochercheurs prendront part au projet.

La DSP invite la population à participer à l'ESPE 2014 afin que les conclusions tirées soient les plus valides possible. Les premiers résultats seront disponibles dès l'automne 2014.

392921

LES GRANDS FEUX
COMPÉTITION PYROMUSICALE

6 SOIRS DE
GRANDS FEUX !

17^e édition de la grandiose
compétition pyromusicale

LOTO
QUÉBEC

PRÉSENTE

La FÊTE
DU LAC DES NATIONS

PARC JACQUES-CARTIER
SHERBROOKE

DU 15 AU 20