

Chronologie des événements avant et après l'accident ferroviaire du 6 Juillet 2013 à Lac-Mégantic

Comment les cheminots du syndicat United Steelworkers, le conducteur Tom Harding et le régulateur Richard Labrie ont été transformés en boucs émissaires

2012 - Denis Lebe, Ministre Fédéral des Transports pour le gouvernement Conservateur approuve la demande de voie ferrée de Montréal Maine & Atlantic (MMA) pour transporter le pétrole brut volatil avec un train à Agent Seul.

6 juillet 2013 - Un train en dérive sans cheminot à bord de 74 wagons transportant du pétrole brut volatile des champs de pétrole de schiste de Bakken dans le North Dakota à la raffinerie d'Irving au New Brunswick, déraile dans le centre-ville de Lac-Mégantic et explose, tuant 47 personnes, détruisant le centre-ville et provoque le déversement de millions de litres de pétrole dans le sol et le lac à proximité.

8 novembre 2013 – Un train de 90 wagons déraile et explose près d'Aliceville, Alabama.

30 décembre 2013 - Un train d'un demi-kilomètre de longueur transportant du pétrole brut entre en collision avec un train transportant des céréales à Casselton, North Dakota à environ 17 kilomètres de Fargo. L'explosion et l'incendie imposent l'évacuation de 2 400 habitants.

7 janvier 2014 - Un train du Canadien National Railway (Société Nationale Canadienne des Chemins de Fer) transportant du propane et du pétrole brut déraile et explose près de Plaster Rock, New Brunswick. Cinquante maisons sont évacuées.

12 mai 2014 – Le conducteur de locomotives Tom Harding, le régulateur Richard Labrie, tous deux membres de la section locale 1976 du syndicat United Steelworkers (USW) et le directeur de l'exploitation des trains de la MMA, Jean Demaître, sont arrêtés par la Sûreté du Québec (Harding sera interpellé par l'équipe de police spécialisée SWAT sous la menace d'un pistolet) et ont défilé en menottes à une tribunal temporaire de Lac-Mégantic dans un centre sportif où ils sont chacun inculpés par le procureur Québécois pour 47 accusations de négligence criminelle causant la mort. Les trois pourrait faire face à des sanctions de la vie en prison si ils sont trouvés coupables. «Thomas Harding est pas responsable de l'état des chemins de fer», a déclaré Daniel Roy, directeur du United Steelworkers au Québec. «Ceux qui sont responsables en réalité sont le gouvernement fédéral avec la dérèglementation et en cédant les chemins de fer à de petites entreprises comme MMA».

26 mai 2014 – Le syndicat d'United Steelworkers du District 5 au Québec, lance un fond de défense pour Harding et Labrie, appelé *Justice pour USW Cheminots* afin d'amasser des fonds pour défrayer les frais de justice et met en place un site web: www.justiceforUSWrailworkers.org. Des dizaines de milliers de dollars de plus sont collectionnées par les membres du United Steelworkers et d'autres syndicats tels que la Teamster Rail Conference. Aux États-Unis, les cheminots de commencer à lever des fonds a travers un site Web: www.tomhardingdefensefund.org.

30 avril 2014 – Un train composé de 105 wagon ferroviaires plein de pétrole brut déraile dans la rivière James près du centre de Lynchburg, Virginie, une ville de 78.000. Les wagons-citernes déraillés explosent et le pétrole fuit dans la rivière James. Des centaines sont évacués.

19 août 2014 - Le Transportation Safety Board (TSB) Canadien publie son rapport sur la catastrophe Lac-Mégantic citant 18 facteurs qui ont contribué au déraillement, y compris un faible culture de la sécurité» au chemin de fer Montréal Maine et Atlantique (MMA) et de grandes lacunes dans le

système réglementaire de chemin de fer d'Ottawa. En réponse, Edward Burkhardt, ancien président de MMA accuse Tom Harding disant "Le fait est que c'est une défaillance d'un individu". Le rapport indique que pendant que Harding a indiqué qu'il avait mis les freins à main sur sept wagons-citernes, et que le livre des règles MMA exige neuf pour un train de cette longueur; 17 à 26 freins à main auraient été nécessaires pour maintenir ce train sur la pente sans freins à air qui fonctionnent selon les paramètres de freinage qui ont été effectués.

28 août 2014 - Thomas Walsh, l'avocat de Tom Smith, et Daniel Roy, directeur du United Steelworkers du District 5, se référant au rapport du TSB, tiennent une conférence de presse demandant que les accusations portées contre Harding et Labrie soient abandonnées. "Qu'il est temps de cesser d'utiliser les travailleurs comme des boucs émissaires", a déclaré Roy. Par la suite le procureur du Québec refuse d'abandonner les accusations.

9 septembre 2014 - Les cheminots aux États-Unis, qui sont membres de Sheet Metal, Air, Rail and Transport Workers (SMART-UTU), qui travaillent pour le Burlington Northern and Santa Fé Railway, votent à rejeter une proposition par la société pour des "équipes" d'une personne sur les trains de marchandises.

3 octobre 2014 - Le Toronto Globe and Mail rapporte que Hunter Harrison, le PDG du Canadien Pacific Railway, dans les commentaires suivant un discours aux investisseurs à White Plains, New York, accuse Tom Harding pour la catastrophe de Lac-Mégantic en disant qu'il est arrivé "à cause du comportement d'une personne. Une personne n'a pas mis les freins. "

6 novembre 2014 - Québec, North Shore and Labrador Railway conducteur de locomotives Enrick Gagnon, le seul agent d'un train de 240 wagon de minerai de fer se noie quand le train, qui nécessite deux kilomètres pour arrêter, heurte dans un glissement de terrain sur le chemin de fer, déraillant sa locomotive dans un lac voisin.

22 janvier 2015 – L'*Enquête*, une émission de la chaîne de télévision de langue française RDI, dans un rapport intitulé *Lac-Mégantic la version corrigée*, explique qu'une première ébauche du rapport du TSB inclut un 19ème facteur - «l'équipage» d'une personne. Ce facteur a été supprimée de la version finale qui a été publié.

14 au 15 février 2015 – Canadian Pacific Railway parait-il, commande des Cheminots à se garer un train de 57 wagons transportant des marchandises dangereuses sans surveillance sur une pente de montagne au-dessus de la ville de Revelstoke, en Colombie-Britannique sans appliquer les freins à main en infraction aux directives d'urgence par Transports Canada publiés après la catastrophe de Lac-Mégantic. Transports Canada ouvre plus tard une enquête suite à des plaintes déposées par le syndicat des Teamsters.

15 au 16 février 2015 - Trois mille cheminots du Canadien Pacific terminent leur grève pancanadienne d'une journée sous la menace de la législation fédérale de briseurs de grève. Les dirigeants syndicaux de Teamsters optent pour l'arbitrage des demandes contractuelles, dont la question de la sécurité est central. Des pancartes portées par les grévistes a déclaré: «La fatigue tue», en référence à la violation des clauses contractuelles relatives à des périodes de repos par l'entreprise.

5 mars 2015 – Un train pétrolier de BSNF déraille et brûle près de Galena, Illinois.

11 mars 2015 - Le procureur du Québec, dans un geste très inhabituel, annule une audience préliminaire, qui a été programmé et routine, pour les personnes accusées de négligence criminelle. Cela prive les avocats qui défendent Harding et Labrie de la possibilité d'en apprendre davantage sur la stratégie du procureur et d'appeler les responsables de MMA et du BST sur le stand afin de préparer leur défense.

4 juin 2015 - Le Toronto Globe and Mail publie un article intitulé *Les lacunes dans le système: Est la sécurité ferroviaire sur la bonne voie?* Le rapport indique que depuis 2010 au Canada et aux États-Unis, il y a eu 21 déraillements de trains transportant du pétrole brut résultant en 11 incendies, 6 explosions, 9 évacuations et 47 décès.

22 juin 2015 - En vertu de la Canadian Federal Railway Safety Act et le Fisheries Act les organismes fédéraux Transport Canada et Environnement Canada déposer de nouvelles accusations contre Harding et Labrie ainsi que cinq anciens responsables de la compagnie MMA. Les accusations en vertu de la Railway Safety Act pourraient apporter une amende de \$50.000 et six mois de prison. Ceux sous le Fisheries Act concernant les quantités massives de pétrole brut déversé dans le sol et l'eau, pourrait se traduire par une amende d'un million de dollars. Ceux qui sont chargés va comparaître devant le tribunal le 12 Novembre. Le Ministre des Transports, Lisa Raitt, dit que l'enquête se poursuit et d'autres accusations pourraient être déposées en vertu du loi federal Transportation of Dangerous Goods Act.

6 au 12 juillet 2015 - A l'occasion du deuxième anniversaire de la catastrophe à Lac-Mégantic, des manifestations sont tenues dans 90 communautés aux États-Unis et au Canada dans le cadre du *Stop the Oil Trains Week of Action*. Des manifestations impliquant des syndicalistes, des tcheminots et d'autres ont lieu à travers les États-Unis et au Canada pour marquer l'anniversaire et protester contre l'utilisation croissante des trains pour transporter le pétrole brut. Les manifestants à Lac-Mégantic le 5 Juillet fait appel au gouvernement fédéral pour construire une voie de contournement ferroviaire autour de la ville. Les trains pétroliers doivent reprendre le chemin traversant le centre-ville de Lac-Mégantic en Janvier 2016.

8 septembre 2015 - L'audience de la Cour a lieu à Lac-Mégantic afin de fixer la date du (des) procès(es) des 47 accusations de négligence criminelle. Le juge François Tôth ajourne l'audition après 15 minutes et reprogramme un autre audience pour le 1 décembre. Le procureur commence des manoeuvres pour déplacer le procès devant jury à Sherbrooke du Lac-Mégantic où le Tom Harding et Richard Labrie ont un soutien massif. Ce sera l'une des questions abordées lors de l'audience de la cour le 1 décembre.

8 septembre 2015 - Le conseil municipale de la ville de Nantes, situé à 11 kilomètres sur une pente au-dessus de Lac-Mégantic où le train de pétrole emballement a été initialement stationné, adopte une résolution unanime de blâmer le MMA et le gouvernement fédéral pour la catastrophe et en exigeant que Transports Canada prenne des mesures d'urgence pour forcer la Central Maine et Québec Railroad (CMQR, le MMA réorganisé) à réparer le système de rails à Lac-Mégantic et dans la région.

19 septembre 2015 – Railroad Workers United organise une conférence à Chicago où environ 65 cheminots syndiqués, des écologistes et d'autres discutent de la sécurité ferroviaire. Thomas Walsh, l'avocat de Tom Harding assiste et parle brièvement aux participants. La catastrophe à Lac-Mégantic est largement discutée lors de la conférence. Un certain nombre de participants à la conférence décide d'organiser une manifestation de solidarité à Chicago en coordination avec une manifestation prévue le 11 octobre à Lac-Mégantic.

19 septembre 2015 - Le même jour de la conférence de Chicago, un train citerne transportant de l'éthanol et brûle à Scotland, South Dakota.

21 septembre 2015 – Le Citizens and Community Groups Rail Safety Coalition à Lac-Mégantic remet une pétition au conseil municipal signée par près de la moitié de la population de Lac-Mégantic exigeant le conseil d'obtenir une injonction interdisant la Central Maine et Québec Railroad (CMQR) de transporter produits dangereux sur les pistes de Lac-Mégantic jusqu'à ce que les pistes dangereux

soient réparés ainsi que la réalisation d'études pour déterminer la sécurité et la portance du système de rails.

26 septembre 2015 - La convention de l'Union des Municipalités du Québec représentant 300 villes et conseils municipaux à travers le Québec approuve à l'unanimité la résolution de la ville de Nantes.

28 septembre 2015 - *Toronto Star* quotidien publie un article majeur par le directeur exécutif du Canadian Center for Policy Alternatives qui documente la complicité de Transports Canada et les propriétaires des chemins de fer de réécrire les règlements de sécurité ferroviaire à la fin des années 1990, et le rôle du gouvernement fédéral dans la catastrophe à Lac-Mégantic.

1er octobre 2015 - Montréal quotidien *Le Devoir*, publie un article sur la Coalition des Citoyens de Lac-Mégantic et promouvoit leur manifestation pour la sécurité ferroviaire le 12 Octobre.

1 octobre 2015 - À sa dernière réunion avant la retraite, le maire de Lac-Mégantic Collette Roy-Laroche et le conseil municipal s'effondrent à la pression des propriétaires des usines liées à l'industrie forestière à Lac-Mégantic et la région qui comptent sur l'CMQR pour transporter leurs produits; et ils rejettent toutes les demandes de la Coalition des Citoyens fondées sur une lettre non divulgué de Transports Canada au président CMQR John Giles déclarant le voie ferrées à travers Lac-Mégantic d'être sécurisée.

2 octobre 2015 - Quotidien montréalais *La Presse*, publie un article majeur sur Lac-Mégantic en montrant le rôle du gouvernement fédéral et le MMA dans la tragédie et les rapports.

7 octobre 2015 - *Los Angeles Times* publie un article important intitulé: « Pourquoi tant de trains pétroliers s'écrasent--problèmes des voies ferrées sont à blâmer » décrivant les problèmes systémiques en matière de sécurité en Amérique du Nord en ce qui concerne les convois de plus en plus longs des trains pétroliers.

7 octobre 2015 - La direction du Railroad Workers United adopte une résolution qui met le monté d'un coup contre Tom Harding et Richard Labrie dans le cadre du poursuit du profit des patrons fdes entreprises ferroviaires, la détérioration et des conditions dangereuses des cheminots et en appelant à lever les accusations contre Tom Harding et Richard Labrie.

11 octobre 2015 - Environ 1.000 personnes de Lac-Mégantic et d'autres communautés près du chemin de fer au Québec répondent à l'appel de la Coalition des Citoyens à manifester pour la sécurité ferroviaire. Parmi les conférenciers invités à la manifestation suite à l'action est Thomas Walsh, l'avocat de Tom Harding qui introduit la mécanicien Amtrak retraité Fritz Edler de Washington DC à la foule. Edler est un chef de file du syndicat ferroviaire à la retraite et membre du Railroad Workers United. Lors d'une réunion électorale de tous les candidats sur les questions posées par la catastrophe à Lac-Mégantic suivant la manifestation, la responsabilité d'Ottawa dans la catastrophe et le monté d'un coup contre Harding et Labrie sont soulevées par les participants en colère contre les partis représentés par les candidats qui ont parlé à la réunion des cinq principaux partis fédéraux.

12 octobre 2015 - À Chicago, environ 20 manifestants, y compris les cheminots et les écologistes des organisations variés remettent une lettre au consulat du Canada pour exiger des mesures sur la sécurité ferroviaire par Ottawa, et appelant à l'abandon des accusations contre Tom Harding et Richard Labrie, ainsi que l'ancien fonctionnaire MMA Jean Demaître,

29 octobre 2015 - Cinq wagon sur 26 d'un train de marchandise vide de Canadien Pacifique déraile sur la voie ferrée qui ravers un quartier résidentiel de l'extrémité est de Montréal. Un wagon frappe une maison résultant en des dommages. Le maire Denis Coderre demande au gouvernement de forcer les compagnies ferroviaires de révéler à la ville le contenu de toute cargaison dangereuse qu'elle

entend transporter à travers Montréal.

7 novembre 2015 – Un train de marchandises BNSF déraile près de l'Alma dans l'ouest du Wisconsin, déversant des milliers de litres d'éthanol près de la rivière Mississippi. Quelques-uns des 25 wagons déraillés étaient des wagons de transport d'automobiles vides et de wagons-citernes.

8 novembre 2015 -Un train pétrolier Canadien Pacifique aillant vers l'est déraile dans le Wisconsin à Watertown. Le chemin de fer a déclaré qu'au moins 10 wagon étaient hors des sentiers, et certains fonbt ete fuyant.

12 novembre 2015 - Une audience de tribunal a lieu à Lac-Mégantic sur les accusations supplémentaires prévues en juin 2015 par Transports Canada en vertu de la loi fédérale le Railway Safety Act et par Environnement Canada en vertu de la loi fédérale Fisheries Act contre Harding et Labrie et cinq anciens responsables de la compagnie MMA . Harding et Labrie plaident non coupables. Transports Canada accuse Harding et Labrie, de ne pas fixer un nombre suffisant de freins à main et de les avoir testé correctement. La prochaine audience de tribunal sur ces charges est fixée au 28 janvier 2016.

27 novembre 2015 - Le gouvernement du Québec dépose une plainte pour \$409 millions en dommages-intérêts au Cour Supérieure du Québec, inculpant le Canadian Pacific Railway d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour éviter tout risque de dommages causés par le pétrole brut transporté dans les wagon en cas de déraillement. Il accuse également CP de négligence qui a aggravé l'ampleur de la tragédie en remettant le train à la MMA qui avait un record faible de sécurité. CP a transporté le petrole du Dakota du Nord au Québec. CP nie toute responsabilité dans la catastrophe.

1 décembre 2015 - Audience de tribunal à Lac-Mégantic sur les accusations de négligence criminelle assistés par Tom Harding, son avocat Thomas Walsh; représentant légal de Richard Labrie; avocat de Jean Demaître et Demaître. Plusieurs militants de Citizens and Groups Coalition for Rail Safety assistent afin d'exprimer leur solidarité avec Harding. L'avocat de Demaître dit que le procès devrait être déplacé hors de Lac-Mégantic car tout le monde connaît quelqu'un touché par la catastrophe. Walsh dit que Harding veut le procès à Lac-Mégantic, afin qu'il puisse être jugé par les gens de Lac-Mégantic. Le juge renvoie l'affaire au 4 avril 2016 afin que le nouvel avocat de Demaître peut étudier les documents et fixe au 1er mars 2016, la date limite pour toutes les parties à soumettre des motions qui seront discutés à l'audience du 4 avril.

14 décembre 2015 - Le procureur de la Couronne du Québec (DPCP), l'organisme qui a déposé des accusations criminelles contre Tom Harding et Richard Labrie annonce qu'aucune accusation criminelle ne seront mis en relation avec un feu 2014 dans une résidence seniors` à L'Isle-Verte , qui a tué 32 personnes. Le rapport du coroner a cité un manque de plans de formation et d'urgence en tant que facteurs de la tragédie. Le DPCP a déclaré que «À la lumière des témoignages des experts et des témoins qui ont été entendus et la preuve recueillie par les enquêteurs, le DPCP (la Couronne) ne est pas en mesure de prouver hors de tout doute raisonnable qu'un acte criminel a été commis..."

22 décembre 2015 - Les responsables de la procédure de faillite par rapport à la MMA annoncent que les familles des victimes à Lac-Mégantic vont commencer à recevoir de l'argent au début de 2016 par le fonds de \$114 millions établi pour les réclamations de mort suspecte. Le fonds d'indemnisation pour toutes les demandes est de \$460 millions.

6 janvier 2016 - Le *Globe and Mail* rapporte que le groupe de USD basé à Houston a déposé une demande auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale de doubler la taille de son installation [ferroviaire par l'huile](#) (rail-by-oil) dans Hardisty, en Alberta près du lieu où le oléoduc Keystone XL aurait dû commencer avant d'être annulé par le président américain Barack Obama.

L'installation serait éventuellement remplir 480 wagons citernes par jour, avec 280.000 barils de pétrole brut.

7 janvier 2016 - Le *Globe and Mail* rapporte que en décembre 2015, un Tribunal d'Appel Fédérale a limité la responsabilité du chemin de fer Canadien Pacific dans les poursuites déclenchées par le transport des marchandises dangereuses comme des inhalants toxiques. La décision stipule que CP a raison de demander aux expéditeurs d'indemniser l'entreprise si un déraillement se produit après le CP remet un train à un autre entreprise pour transporter les produits toxiques vers sa destination finale, comme il l'a fait dans la catastrophe à Lac-Mégantic quand il a remis le train à la MMA. La décision pourrait être appliquée au transport de pétrole brut. La Direction de CP a toujours maintenu que la société avait aucune responsabilité pour la catastrophe à Lac-Mégantic.

18 janvier 2016 – le Canadian Broadcasting Company a annoncé que Transports Canada a ordonné Canadian Pacific de modifier ses files d'attente de trains de marchandises et des pratiques de gestion de la fatigue en Colombie-Britannique, car « ils posent une menace immédiate pour la sécurité ferroviaire » dans un geste sans précédent. L'utilisation de trains plus longs avec de plus grands volumes de fret, les horaires imprévisibles, l'élimination des taxis et des camionnettes à navette pour les équipages de redéploiement, obligent les travailleurs à passer de longues heures loin de la maison terminaux. Le reportage de la CBC affirme que le problème existe dans tout le pays avec des temps d'escale atteignant plus de 20 heures.

19 janvier 2016 - Une réunion du Vancouver General Hospital groupe du syndicat de Health Employees Union (HEU), en présence de 35 travailleurs, votes une résolution soutenant Tom Harding et Richard Labrie, déclarant: «Il est résolu que le VGH groupe du HEU envoie un message de solidarité à Tom Smith et Richard Labrie afin de soutenir leur lutte contre le faux accusations pour le catastrophe à Lac-Mégantic; Et il est de plus résolu que cette locale envoie \$350 au fonds des Quebec Steelworkers pour la défense de Tom Hardy et Richard Labrie ".

26 janvier 2016 - Deux jours avant une audience de tribunal le 28 janvier à Lac-Mégantic sur les accusations par le gouvernement fédéral par l'entremise de Transports Canada et Environnement Canada contre Tom Harding, Richard Labrie et cinq anciens responsables MMA pour avoir enfreint les lois fédérales des Railway Safety Act and Fisheries Act, le juge annule l'audience et le reporte pour le 3 mai à Sherbrooke, Québec.

26 janvier 2016 - Les familles des 47 personnes tuées dans la catastrophe du juillet 2013 commencent à recevoir de compensation financière du \$111 millions qui leur est alloué dans le règlement de la rémunération totale de \$450 millions. Entrepreneur en bâtiment Christian Lafontaine qui a perdu son frère et deux belles-sœurs, mais a survécu à l'explosion avec sa femme à la Musi-Café où la plupart est mort, est choqué de recevoir seulement \$25.000 (\$17.000 après les frais d'avocat) et décide de parler dans la presse parce il pense que d'autres sont dans la même situation.

30 janvier 2016 - Alors qu'il assistait à l'ouverture officielle du bureau de reconstruction de Lac-Mégantic à Lac-Mégantic, le Ministre fédéral des Transports Marc Garneau rapporte qu'il a parlé à John Giles, président de la Central, Maine and Quebec Railway, qui a dit qu'il n'y aura pas de pétrole brut transporté par train à travers Lac-Mégantic en 2016.. Garneau a également déclaré qu'une étude de faisabilité a été fait sur une voie de contournement ferroviaire autour de Lac-Mégantic.

31 janvier 2016 - Deux wagons-citernes sous pression chargés de propane se heurtent à une cour de fer Canadian Pacific au nord-est d'Edmonton, marquant le troisième tel accident en moins de deux mois au Scotford Yard impliquant un train commandé à distance. Au début de Décembre, quatre wagon à la cour étant dirigé par télécommande déraillé, déversant près de 100.000 litres de styrène toxiques sur le site. En suite, le 26 décembre, trois wagon de granules de plastique aussi étant commandé à distance par une équipe sur le terrain qui exploite un Beltpack déraille mais est resté debout. CP est en arbitrage avec le syndicat Teamsters sur des plans d'expansion de l'utilisation de

RCLS (Remote Control Locomotive System) dans les zones urbaines à travers le pays. Dans une interview à la radio le 5 janvier, le président du Teamsters Rail Conference Canada a annoncé qu'un opérateur Beltpack a échoué à arrêter un train de 12.000 tonnes du Canadian National à Saskatoon et a appelé d'la poursuite par CP pour une utilisation illimitée des trains radiocommandés "grossièrement irresponsable."

2 février 2016 – Les nouvelles *CJAD 800* signale que le syndicat des Teamsters enquête sur un reportage de *CJAD* disant que les trains sont mis en service sans les inspections de sécurité afin de gagner du temps. Le syndique annonce qu'à Montréal 10 de 50 mécaniciens de moteurs diesel ont perdu leur emploi, dans le contexte de réductions projetées par le CP de 1000 emplois et dit que la sécurité est compromise, car la fatigue de ceux qui sont forcés de travailler des heures supplémentaires devient un danger croissant . Les inspections de maintenance générale de 30 jours ont été coupées, cite le président du syndicat Montréal Nelson Gagné.

3 février 2016 - Le numéro d'hiver de *Highball*, la publication des Rail Workers United (RWU) une comité des militants syndicaux ferroviaire entre les différents corps de métier et intersyndicale en Amérique du Nord, a un article en première page de commentaire intitulé « Si vous vous souciez de la sécurité ferroviaire vous devez défendre Tom Harding » ce qui explique pourquoi Tom Harding n'est pas responsable criminellement de la catastrophe, et d'un rapport spécial sur la lutte pour la sécurité ferroviaire au Lac-Mégantic du membre RWU Fritz Edler qui a participé au nom de la RWU, dans le « manifestation de 1000 pour la sécurité ferroviaire du 11 Octobre 2015 à Lac-Mégantic. Fritz dit « La défense de Tom Harding est probablement la question la plus importante pour les cheminots militants aujourd'hui. »

4 février 2016 - Une étude menée par les autorités sanitaires du Québec conclut que 67% de la population de 6000 à Lac- Mégantic souffrent de " modéré à sévère " syndrome de stress post - traumatique (SSPT) et que les niveaux peuvent encore être en hausse. « Nous avons constaté aucune amélioration et même une détérioration de la santé globale de la population de Lac- Mégantic », dit Mélissa Généreux, directeur de la santé publique pour la région . Le maire Jean -Guy Cloutier dit qu'une dérivation de chemin de fer est «essentiel» pour le rétablissement de la population .