



# Cheminots Unis

**Unité-Solidarité-Démocratie: Les syndiqués de la base en action !**

railroadworkersunited.org • info@railroadworkersunited.org  
(206) 736-0417 • PO Box 1053, Salem, IL 62881

## **Si vous vous souciez de la sécurité ferroviaire, vous devez défendre Tom Harding et Richard Labrie**

Quasiment chaque cheminot d'Amérique du Nord connaît maintenant le déraillement de train tragique à la ville de Lac-Mégantic, Québec en Juillet 2013. Avec son énorme perte de la vie et de la destruction, la catastrophe a fait la une dans le monde entier. À la suite de cet accident, comme nous en avons discuté entre nous, les détails sont devenus connus.

Un de ces détails est que le 12 mai 2014, le conducteur de locomotives, Tom Harding, et son régulateur, Richard Labrie a été arrêté et inculpé de 47 d'accusation de négligence criminelle causant la mort ainsi que des charges moindres. Ils font face à la possibilité de la vie en prison s'ils sont trouvés coupables. Tous les deux Harding et Labrie sont membres du Syndicat des Métallos Union locale 1976. Aucun membre de la direction du Montreal, Maine & Atlantique (MM & A) - le chemin de fer sur laquelle l'épave a eu lieu - ni la société elle-même ont fait face à des accusations criminelles.

À ce jour, il y a confusion et la désinformation qui circule sur cette question. Pour ceux d'entre nous dans la lutte pour la sécurité ferroviaire, il est impératif que nous connaissions les faits. Cela est essentiel non seulement pour empêcher une grave injustice, mais pour éviter les répétitions futures de cet incident et pour arrêter la poussée dangereuse par les transporteurs ferroviaires pour dévier toute responsabilité pour les conséquences de leurs décisions de politique et simplement tenir les travailleurs responsables chaque fois qu'il ya un accident ou d'une blessure, un décès ou d'une catastrophe.

Certains cheminots - même ceux connu comme soucieux de la sécurité peuvent avoir des faux impressions. Parce que les agents de train et les conducteurs de conscience prennent la sécurité au travail au sérieux, prendre la responsabilité personnelle est une seconde nature pour nous. Personne ne veut être vu comme faisant des excuses pour un collègue qui ne prend pas son emploi ou la sécurité de leurs collègues de travail au sérieux. En conséquence, certains soulèvent des arguments que peut-être Tom Harding est coupable de quelque chose, que peut-être il mérite d'être chargée. Par conséquent, il est crucial que nous examinons les faits.

**Ce que nous savons:** Le 6 juillet 2013, à 0110 HAE le train de marchandise MM & A identifié comme 01L-L, composé de 5 locomotives, 1 fourgon de queue contrôlé par une ceinture de contrôle de distance (Beltpack) et 73 wagons, dont 1 wagon chargé avec un matériau inerte utilisé comme wagon de tampon directement derrière les locomotives et 72 wagons-citernes chargés de pétrole brut de Bakken, pesant 4748 tonnes de long 10,287, se sont enfuis à la gare de Nantes, Mile 7,4 dans la subdivision Sherbrooke. Soixante-quatre wagons ont déraillé au Mile 0,25 dans le centre de la ville de Lac-Mégantic, Québec. Le déraillement a entraîné le déversement de pétrole et un incendie qui a dans son champ d'application et propagation rapide a détruit une grande partie du centre-ville. 47 personnes sont mortes dans l'événement. Nous savons que MM & A a été l'un des pionniers dans la mise en place des opérations d'équipage unique résultant de la perte de couches cruciales de sauvegardes de sécurité. La politique de la circulation des trains lourds très longs avec un seul membre d'équipage signifiait que la possibilité de fractionner le train et "couper" les passages a été écartée comme un moyen de garder ces trains de la partie la pire des pentes à Lac-Mégantic. "Sécurisation" de l'01L-L (également appelé MMA-002) sur la ligne principale (au lieu de sur la voie

d'évitement de dérailleur protégé à Nantes), sans passages de coupe (cut crossings), signifie que le train a dû être attaché à la plus mauvaise partie du nivel quand ce ne serait pas été autrement nécessaire. La décision d'opérer de cette manière n'a pas été faite par le conducteur. Au contraire, il était une question de la politique en vigueur à MM&A.

La sécurisation des trains du MM & A a été régie par les Instructions générales spéciales de cette route daté du 1er Mars 2012, aux paragraphes 112-1 et 112-2. Il a également été trouvé dans la section 14, Instructions générales d'exploitation du Chemin de fer Canadian Pacific, jugé valable par MM & A. Paragraphe 112-1 exige un minimum de 9 freins à main pour les trains de 70 à 79 wagons. Ce fut la seule MM & A règle applicable à la situation.

Harding a déclaré qu'il a appliqué 7 freins à main dans le peu de temps qui lui reste avant ses heures prescrites de temps de service a terminé. S'il n'a pas été obligé de travailler seul, des mesures de fixation supplémentaires pourraient certainement ont été prises. Certains ont suggéré que ce fait est basé à Harding être tenu responsable de l'épave. Mais la détermination de l'enquête du Conseil Canadien Transportation Safety Board (TSB) était clair que 9 freins à main n'aurait pas empêché l'incident. L'enquête du TSB indique que pas moins de 15 (et peut-être jusqu'à 26) des freins à main auraient été nécessaires pour prévenir l'incident. La prévention de l'accident est la seule important à considéré en ce qui concerne des accusations criminelles.

Il n'y a pas d'autorités crédibles qui croient que si Harding avait appliqué le 9 freins à main requises par MM & A, l'épave aurait pu être évité. Ceux qui veulent la sécurité ferroviaire doit refuser de se laisser berné par la gestion ferroviaire qui affirme que l'employé - et ses actions ou son absence - est seul responsable de la sécurité ferroviaire.

L'enquête montre que MMA-002 enfui parce qu'il a été laissé sur une pente sans: 1- freins à main suffisantes; 2 - la protection contre le déraillement, que ce soit sur la voie d'évitement ou principal; et 3 - un compresseur d'air qui fonctionne pour charger le système de freinage. Chacun de ces facteurs étaient hors du contrôle de Harding. Selon l'enquête du SBT, chacun de ces facteurs ont été des contributeurs importants, tous le résultat de décisions de politique et de la culture de sécurité déficiente de MM & A et de Transports Canada, préparant le terrain pour un désastre.

Le fait est que si Harding avait appliqué aucun frein du tout et le politique du de placement, de la sécurisation et de la maintenance de l'équipement de MM & A n'a pas été ce qu'ils étaient, MMA-002 aurait jamais fuit. Ces questions sont bien sûr, au-delà de son contrôle. Le catalyseur principal de l'incident a été la fermeture définitive de la locomotive par le service d'incendie local après l'incendie de la cheminée, arrêtant le seule compresseur qui fonctionnait, en combinaison avec l'échec de la MM & A d'avoir une personne qualifiée établir si l'équipement a été correctement attaché ou non après l'incendie a été éteint.

Une discussion ésotérique de savoir si Tom Harding est un conducteur formidable ou non n'a aucune importance. Si lui, en effet, avait appliqué moins que les 9 freins nécessaires ou mal testé ces freins insuffisants, ses actions ne supportent pas des accusations criminelles. Au pire, il pourrait être coupable d'avoir violé les règles de MM & A, bien que le TSB indique clairement que tant le MM & A et Transports Canada ont une responsabilité majeure pour les échecs de la formation et de la compréhension qui sont mis en évidence dans cet incident. Il a été établi que, même si tout aurait été fait selon les règles, l'équipement aurait encore s'enfuir et a déraillé. Il dévie de l'endroit où la responsabilité pénale doit tomber juste titre. Celui qui veut des politiques, des procédures et des pratiques des entreprise du chemin de fer qui protègent les travailleurs et les communautés ont besoin de comprendre. La prochaine fois, il pourrait très facilement être vous.

Presque chaque cheminot a été - ou a vu - quelqu'un dans la situation que Tom Harding était ce soir-là à l'été de 2013. En règle et basé sur sa formation et la culture de la MM & A, il a été rendu incapable de prendre des actions qui auraient pu empêcher l'épave. Il faut "fumée et miroirs" et une

opération de relations publiques énorme pour transformer cela en des accusations criminelles contre Harding et Labrie. Des cheminots progressives ne doivent pas participer à cet acte de « bouc émissaire ». La vraie sécurité ferroviaire exige que les transporteurs assument la responsabilité pour les exigences et les conditions d'exploitation qu'ils nous imposent.

Le fait de faire des « boucs émissaires » de Harding et Labrie doit être considéré dans le contexte de la politique de prendre ses distances de l'ensemble de l'industrie de toute responsabilité d'entreprise. Sur tout le continent, nous avons vu de plus en plus d'incidents où l'équipe d'exploitation est tenue civilement ou pénalement responsables des résultats des conditions dangereuses qui leur sont imposées comme une question de politique de chemin de fer alors que l'entreprise échappe à la responsabilité. Si Harding et Labrie se trouvent pénalement responsables au Québec, il porterait un coup fatal à la sécurité ferroviaire à travers le continent. Le fait est que des conséquences mortelles seraient inévitablement le résultat.

*Les contributions peuvent être envoyées au Canada Syndicat des Métallos , 565 , boulevard Crémazie Est, bureau 5100 , Montréal , QC H2M 2V8 . Dans les contrôles américains peuvent être envoyées au Fonds Tom Harding Défense , First Bank Niagara , 25 McClellan Drive, Nassau , NY 12123 ou par [www.tomhardingdefensefund.com](http://www.tomhardingdefensefund.com) .*

***Envoyer des messages de solidarité à leur syndicat local , USW 1976 / Section locale 1976 2360 De Lasalle , Bureau 202 , Montréal , QC H1V 2L1 . Email: [info@1976usw.ca](mailto:info@1976usw.ca) . Les copies doivent être envoyés à Thomas Walsh , 165 Rue Wellington N. Suite 310 , Sherbrooke , QC J1H 5B9 Canada . Email: [thomaspwalsh@hotmail.com](mailto:thomaspwalsh@hotmail.com) .***