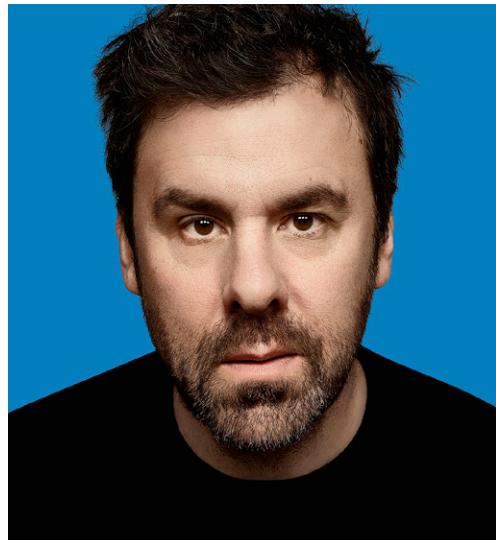


DUCEPPE

CAHIER D'ACCOMPAGNEMENT LES HARDINGS



texte et mise en scène
ALEXIA BÜRGER

conseil dramaturgique
FANNY BRITT

interprétation
MARTIN DRAINVILLE
PATRICE DUBOIS
BRUNO MARCIL

production
CENTRE DU THÉÂTRE
D'AUJOURD'HUI

présenté chez Duceppe
du 15 janvier au 15 février 2020

RÉSUMÉ

Ils portent tous les trois le même nom: Thomas Harding. En apparence, voilà tout ce qu'ont en commun un cheminot québécois, un chercheur néo-zélandais et un assureur américain spécialisé dans les compagnies pétrolières. Jusqu'au 6 juillet 2013. Cette nuit-là, un train chargé de 10 000 tonnes de pétrole brut déraille. Toute une ville explose. C'est alors que l'on assiste à la rencontre hypothétique de ces trois hommes, que l'on écoute leurs échanges, leurs affrontements, leurs réflexions et leurs questionnements. Et, peu à peu, les rails invisibles qui relient leurs existences et les attachent les unes aux autres apparaissent.

«Véritable coup de génie» selon le quotidien *Le Devoir*, la dernière œuvre d'Alexia Bürger, créée au Centre du Théâtre d'Aujourd'hui en 2018, reprend l'affiche chez Duceppe. L'autrice et metteuse en scène s'est inspirée de la tragédie ferroviaire qui a bouleversé le Québec pour écrire cette pièce-choc. Avec une habileté et une sensibilité extraordinaires, elle y confronte responsabilité individuelle et collective, se penche sur la valeur de la vie humaine dans une société capitaliste, examine la culpabilité face aux catastrophes et à la mort d'autrui. Unanimement encensé par la critique, ce spectacle était sacré coup de cœur du public du CTD'A et récoltait en 2018 le prix du meilleur texte — section Montréal décerné par l'Association québécoise des critiques de théâtre.



Ces contenus sont aussi disponibles sur notre blogue.

Retrouvez-y également des balados,
des galeries photos et des vidéos supplémentaires :
duceppe.com/blogue

ENTREVUE AVEC L'AUTRICE ET METTEUSE EN SCÈNE ALEXIA BÜRGER



Avec cette œuvre mémorable dont elle signe le texte et la mise en scène, Alexia Bürger a conquis le public et la critique au Centre du Théâtre d'Aujourd'hui en 2018. Depuis, on applaudit l'intelligence, la sensibilité et l'authenticité de cette créatrice qui se lançait pour la première fois en solo dans la création d'une pièce. « C'est un sujet qui m'a hantée. Donc le désir d'y entrer était plus grand que la peur », exprimera-t-elle dans *Le Devoir*.

Comment décririez-vous la genèse de cette pièce?

Quand tout a explosé et que l'on s'est retrouvé·e·s devant les images de la tragédie qui tournaient en boucle, je suis devenue obsédée par le visage de Thomas Harding. Je n'arrivais pas à concevoir qu'un seul individu puisse être responsable d'autant de morts et de la destruction d'un centre-ville au grand complet. Il y avait quelque chose que je ne voulais pas, et que je ne pouvais pas, accepter. Aussi, plus j'en apprenais sur lui, plus je me rendais compte qu'il s'agissait d'un homme « ordinaire », au sens noble du terme. C'est-à-dire quelqu'un de consciencieux, qui avait toujours bien fait son travail, un bon père, un homme issu d'une famille de cheminots et pour qui le train était une vraie passion. J'ai senti le besoin de creuser un peu plus parce que, selon moi, Thomas Harding était un bouc émissaire. Au-delà du fait qu'il avait probablement une part de responsabilité dans ce qui est arrivé, ça ne pouvait pas lui appartenir entièrement.

En fouillant sur internet, j'ai trouvé de nombreux autres Thomas Harding. Le fait qu'il y en ait plusieurs, que ce soit un nom assez commun, correspondait à des questions que j'avais justement envie de développer: quelle responsabilité est-ce que je partage avec ce chef de train; et ces autres Thomas Harding, portent-ils eux aussi une part de responsabilité dans ce qui s'est passé? J'ai imaginé la rencontre de trois d'entre eux. Voilà la prémissse des Hardings.

Qui sont ces deux autres Thomas Harding?

J'ai choisi un assureur qui avait travaillé avec les pétrolières. En explorant le monde de l'assurance, j'ai été amenée à évoquer la valeur statistique d'une vie humaine dans une société capitaliste, sa valeur financière, pécuniaire. Cela aussi résonnait avec le fait que l'on avait collectivement laissé Mégantic se produire. Parce que plus je fouillais, plus je me rendais compte qu'il ne s'agissait pas d'un accident. Un accident, dans la définition propre du terme, c'est quelque chose que l'on ne peut pas prévoir. Or, avec tout ce qui était mis en place dans le système pétrolier, avec tout ce laxisme des compagnies ferroviaires et du gouvernement, on nous donnait même la certitude que ça allait arriver. La seule question qui demeurait était « quand? ».

Il y a aussi un Thomas Harding qui a vécu un terrible drame familial et cet homme considère qu'il a une part de responsabilité dans ce malheur. Il a du mal à y survivre, du mal à mesurer la différence entre culpabilité et responsabilité. Je trouvais que ce drame intime avait également une résonnance avec toutes les questions que Mégantic engendrait.

Est-ce que ce convoi de pétrole qui déraille est devenu la métaphore d'une réalité beaucoup plus large?

Oui. Pour moi, Mégantic était clairement le résultat d'un vaste système qui ne fonctionnait pas. De quelque chose de beaucoup plus large qu'un cheminot qui commet une erreur humaine un soir, alors que ces gestes, il les avait toujours exécutés correctement. Je me disais que l'on ne pouvait pas en mettre autant sur le dos d'un seul individu. Il y a un système derrière. Est-ce qu'on peut le regarder? Et ce système, j'en fais personnellement et quotidiennement partie. Ne serait-ce qu'en conduisant ma voiture, en utilisant du pétrole, je prends également part à ce qui vient de faire tout exploser.

Les Hardings est aussi une pièce sur l'atrophie de notre vigilance. Au sens intime comme au sens collectif. On répète sans arrêt les mêmes gestes et on oublie leurs conséquences. Et ce, malgré un sentiment qu'il y a quelque chose qui cloche. C'est un mécanisme humain de laisser sa vigilance s'atrophier un peu, sinon on vivrait toujours sur le qui-vive. Mais, quand la tragédie de Mégantic s'est produite et que ça nous a explosé en plein visage, ça m'a confrontée à une question fondamentale : « quand est-ce qu'on arrête les trains? ». Aux sens propre et figuré. Les convois que l'on met en marche chaque jour, mais qui ne nous mènent nulle part. À petite échelle, dans nos vies personnelles, comme sur le plan social. Quand est-ce que l'on dit stop et que l'on descend de ce train? Quand est-ce que l'on comprend que ça suffit, que ce système ne fonctionne pas et qu'il nous conduit à notre perte?

Avec le contrôleur ferroviaire Richard Labrie et le directeur de l'exploitation de la MMA au Québec, Jean Demaître, le chef de train Thomas Harding a été accusé de négligence criminelle ayant causé la mort. Vous avez commencé l'écriture de la pièce avant que leur procès ne se termine en janvier 2018. Comment avez-vous réagi au verdict de non-culpabilité?

Sur le plan personnel, j'étais tellement impliquée que ce fut un soulagement immense que l'on reconnaîsse que tout ça était beaucoup plus complexe. Le verdict est tombé en janvier 2018 et Les Hardings étaient présentée dès avril 2018. J'ai beaucoup écrit après la fin du procès, dans le feu de l'action. Parce que si Thomas Harding avait été reconnu coupable, la pièce aurait probablement été différente. Avec tout ce que j'avais appris sur l'événement au fil de mes recherches, après mes discussions avec des journalistes et des enquêteur-euse-s, j'aurais alors senti un besoin d'exprimer le fait qu'il n'était pas entièrement responsable. Avec ce verdict de non-culpabilité, il y a une part de cette obligation qui est tombée et c'a m'a permis d'aller plus largement dans le sujet. Je remercie d'ailleurs les comédiens — Martin Drainville, Patrice Dubois et Bruno Marcil — qui ont fait preuve de beaucoup de courage. Ils ont reçu très tard le texte définitif, alors que le propos était particulièrement délicat. Ils ont accepté et accompli ce périlleux saut en bungee!

D'autre part, ce que ce procès a changé pour moi, c'est que j'y ai rencontré pour la première fois plusieurs citoyen-ne-s de Mégantic. C'a été le début d'une conversation. C'a été comme si ces gens me donnaient la permission d'affirmer que Thomas Harding n'était pas le seul responsable de leur si grand malheur. Je ne peux pas parler pour la totalité des Méganticois-es, mais tous ceux et celles avec qui j'ai discuté, pensaient la même chose que moi. C'est-à-dire que le chef de train était l'un des rouages d'un système plus vaste. C'est-à-dire qu'il y avait une part importante de responsabilité qui revenait à la compagnie ferroviaire Montreal Maine and Atlantic (MMA) car, manifestement, elle avait fait preuve de laxisme. Une autre part appartient au gouvernement qui a laissé cette compagnie être laxiste. Donc, ces rencontres m'ont permis de valider tout ça. C'est extrêmement délicat lorsque l'on parle de la vie de gens réels. Ces Méganticois-es m'ont donné une tape dans le dos, m'ont dit « vas-y, nous sommes d'accord avec toi ». Quelques-un-e-s ont même influencé certaines scènes par leur récit. Comme Gilles Fluet, un miraculé qui connaissait un grand nombre de victimes et qui a vu le train exploser à quelques mètres de lui. Il m'a parlé des jours qui ont suivi la catastrophe et, grâce à son témoignage, je me suis autorisée à évoquer la réaction de certains citoyen-ne-s.

Des Méganticois-e-s ont-ils-elles assisté à la pièce?

Oui, et j'ai été morte de trouille jusqu'à la fin. J'avais peur, les acteurs aussi. C'est lourd pour eux à porter. C'est énorme d'être Thomas Harding et d'évoquer cette catastrophe en sachant qu'il y a des gens de Mégantic, des proches des disparu-e-s, dans la salle. Maintenant, on sait qu'ils et elles sont reconnaissant-e-s que l'on ait traité leur tragédie de cette manière. Mais, à la création, on l'ignorait!

Considérez-vous votre pièce à mi-chemin entre le théâtre documentaire et la fiction ?

Ce n'est pas du théâtre documentaire. Il y a une liberté que je me suis permise, surtout par rapport aux personnages de l'assureur et du chercheur. Le cheminot demeure fictif également parce que, quand il dialogue avec les deux autres, je lui mets des mots dans la bouche. Cependant, pour écrire ce rôle, j'ai consulté les verbatim des conversations qu'il a eues pendant la nuit de l'accident avec le superviseur et avec le contrôleur. Aussi, j'ai beaucoup discuté avec ses avocats, Me Thomas Walsh et Me Charles Shearson, deux hommes très proches de lui depuis le début. Ils ont lu le texte, ils ont vu le spectacle. Donc, la trame du chef de train Thomas Harding est la plus documentaire. Mais, tout ça reste une fiction inspirée du réel.

Quelle est la situation aujourd'hui à Lac-Mégantic?

La tragédie de Lac-Mégantic est récente, mais elle s'efface rapidement quand on n'est pas Méganticois-es. Pour ces citoyen-ne-s, le combat reste à mener parce que, pour la plupart des gens à qui j'ai parlé, justice n'a pas été faite. Par exemple, la MMA et son président Ed Burkhardt n'ont jamais été accusés au criminel. Cet homme n'a jamais fait face à ses responsabilités. Aussi, en ce qui concerne la reconstruction de leur ville, les Méganticois-es ne se sont pas du tout senti-e-s écouté-e-s. Bref, la situation à Lac-Mégantic demeure extrêmement émotive, plusieurs citoyen-ne-s vivent toujours en choc post-traumatique et je ne suis pas certaine qu'au Québec, collectivement, on les soutienne suffisamment. Il y a encore du travail à faire.

Pour ceux et celles qui souhaiteraient creuser le sujet, je mentionne qu'il y a des ouvrages formidables qui ont été publiés récemment. Je suggère Enquête sur la catastrophe de Lac-Mégantic : quand les pouvoirs publics déraillent, une enquête très étayée de l'auteur Bruce Campbell et Mégantic: une tragédie annoncée, un essai d'Anne-Marie Saint-Cerny qui était finaliste aux Prix littéraires du Gouverneur général 2018. Ce sont deux titres qui sont également recommandés par les citoyen-ne-s de Mégantic.



L'APRÈS-MÉGANTIC

À la suite de la catastrophe de Lac-Mégantic, Ottawa a alloué 143 millions de dollars sur trois ans pour améliorer la sécurité du réseau ferroviaire. On a fait passer de 108 à 153 le nombre d'inspecteurs ferroviaires. On a accéléré le retrait des anciens wagons-citernes DOT/TC -111.



Selon une compilation faite par Québec en 2014, la catastrophe de Mégantic coûtera au total presque un demi-milliard de fonds publics. Vingt et un ministères et organismes ont participé à la décontamination ainsi qu'aux mesures d'urgence et de rétablissement.

Mais le transport ferroviaire ne cesse d'augmenter.

« De 2006 à 2014, le volume de pétrole transporté dans les wagons au Canada a bondi de 645 000 %. Il n'y a pas d'erreur dans le chiffre, c'est bien 645 000 %. Il y avait 27 wagons de pétrole sur les chemins de fer canadiens en 2006, et 174 257 en 2014 ! »

— Alec Castonguay, *L'actualité*, 2016



« Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a signalé une hausse de 25% des accidents impliquant des trains transportant des marchandises dangereuses de 2016 à 2018, alors que des trains plus longs et plus lourds que jamais transportent des quantités record de pétrole à travers les villes et villages d'Amérique du Nord. »

Enquête sur la catastrophe de Lac-Mégantic : quand les pouvoirs publics déraillent de Bruce Campbell, Groupe Fides inc. 2019.

Le 19 janvier 2018, le responsable des opérations pour la Montreal, Maine & Atlantic (MMA) au Québec, Jean Demaire, le contrôleur ferroviaire Richard Labrie et le chef de train Thomas Harding sont acquittés par le jury au terme du procès criminel.



Le 3 avril 2018, le Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) annonce qu'il n'y aurait pas de procès criminel contre la MMA en lien avec le déraillement de Lac-Mégantic. Cela met fin à toutes les procédures criminelles intentées après la tragédie.

La voie de contournement de Lac-Mégantic est enfin annoncée le 11 mai 2018. Cette voie de 12,8 kilomètres, construite au coût de 133 millions\$, sera inaugurée en 2022.

LA MYTHOLOGIE DU CHEMIN DE FER

Le chemin de fer en Amérique du Nord

Le transport ferroviaire est un acteur majeur de l'histoire et de l'économie nord-américaine. L'épopée ferroviaire américaine se situe surtout dans la seconde moitié du XIXe siècle, époque à laquelle les premières voies transcontinentales sont construites. Le chemin de fer est l'un des éléments de la mythologie du Far-West : il joue un grand rôle dans la conquête de l'Ouest et dans la circulation des humains et des idées.

Le rapport à la musique

Le chemin de fer a aussi été l'un des moyens de propagation du jazz sur le territoire américain. C'est en effet par le train que les Néo-Orléanais se rendent à Chicago pour y présenter leur musique. Dans la culture jazz, les références au train sont fréquentes. Le style boogie-woogie, par son évocation rythmique des roues passant sur les traverses, en est une manifestation pianistique. Honky Train Blues de Meade Lux Lewis en est un parfait exemple. De même, de nombreuses anecdotes de l'histoire du jazz témoignent de l'importance de ce moyen de locomotion dans l'histoire de cette musique. Par exemple, Fats Waller a succombé à une pneumonie dans un wagon-lit du Santa Fé Big Chief en revenant d'un engagement à Los Angeles. Bien que ce soit le jazz qui y fasse le plus régulièrement référence, d'autres genres de musique se sont intéressés à la thématique depuis le début du XXe siècle.

Qu'est-ce qu'une Train song?

Le terme train song, littéralement « chanson de train », désigne, en musique contemporaine anglophone et principalement américaine, un style de chanson ou de composition ayant pour pivot ou thème central le chemin de fer.

Ce style de chanson, né avec le chemin de fer dans le premier tiers du XIXe siècle, existe dans de nombreux styles musicaux tels que folk, blues, country, rock 'n' roll, jazz, etc. Si le train n'a plus de nos jours ni l'image de modernité, ni la popularité qui étaient siennes jusqu'au milieu du XXe siècle, il reste néanmoins un thème courant dans la chanson populaire.

Quelques versions de chansons de train traditionnelles :

- This Train, Sister Rosetta Tharpe (1956)
- Wreck of the Old 97, Johnny Cash (1957)
- Honky Tonk Train Blues, Meade Lux Lewis (1927)
- Take the A Train, Duke Ellington (1939)

QUESTIONS APRÈS SPECTACLE

1. Quels sont les liens qui unissent les trois personnages de la pièce?
2. Est-ce qu'une seule personne peut être tenue responsable d'une tragédie comme celle de Lac-Mégantic?
3. Pouvez-vous expliquer ce qu'est un bouc émissaire? Croyez-vous qu'un des personnages de la pièce en est un?
4. Comment la notion de responsabilité est-elle évoquée dans cette pièce?
5. Nommez et explorez les significations des nombreuses présences du chemin de fer et du train dans le spectacle.
6. Si vous aviez à écrire une pièce en partant d'un fait d'actualité, lequel vous inspirerait?

