

Ouellet c. Canadian Pacific Railway Company

2016 QCCS 5087

COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

No: 480-06-000001-132

DATE : Le 24 octobre 2016

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE MARTIN BUREAU, J.C.S.

GUY OUELLET
et
SERGE JACQUES
et
LOUIS-SERGES PARENT

Demandeurs

c.
CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY
et
MONTREAL MAINE & ATLANTIC CANADA COMPANY
et
THOMAS HARDING

Défendeurs

**JUGEMENT SUR DEMANDE D'AUTORISATION
D'EXERCER UN RECOURS COLLECTIF ART. 576 C.p.c.**

[1] Dans le présent dossier le Tribunal a autorisé, par un jugement du 8 mai 2015¹, les demandeurs, trois parmi les victimes de la tragédie survenue le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic lors du déraillement d'un train transportant du pétrole brut ou des liquides de schiste, à exercer une action collective à l'encontre de plusieurs entités défenderesses dont entre autres, la compagnie Canadian Pacific Railway Company (CPR).

[2] Au moment où ce jugement intervient, les procédures en autorisation d'exercer un recours collectif à l'encontre de plusieurs entités défenderesses dont Montreal Maine & Atlantic Canada Company (MMACC) et Thomas Harding sont suspendues en raison de diverses ordonnances à cet effet prononcées en vertu des dispositions sur la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC)*².

[3] Dans ce jugement d'autorisation, le Tribunal s'exprimait alors ainsi en regard des recours suspendus à l'encontre de certaines entités défenderesses dont MMACC et Thomas Harding :

« [18] Le présent jugement ne s'applique donc pas à ces intimés bien que de façon évidente certains d'entre eux ont une responsabilité claire dans la tragédie et les dommages qui en ont résulté. D'ailleurs, certains de ces intimés et les mises en cause qui sont leurs assureurs ont, à certains égards, reconnu dès le départ leur responsabilité.

[4] À la suite de ce jugement d'autorisation à exercer l'action collective, d'autres développements sont survenus impliquant divers intervenants à l'encontre desquels le recours a été suspendu ou certains autres à l'encontre desquels l'autorisation d'exercer l'action collective a été donnée.

[5] De fait, dans le cadre des plans d'arrangements élaborés tant au Canada qu'aux États-Unis, des ententes sont intervenues de sorte que plusieurs victimes de la tragédie de Lac-Mégantic ont obtenu, en date de ce jour, des indemnisations.

[6] D'ailleurs, à la suite d'ordonnances prononcées dans le cadre de ces plans d'arrangements³ et en raison de quittances accordées à plusieurs des entités initialement identifiées dans le présent dossier comme intimées et défenderesses, le présent Tribunal a, le 7 octobre 2016, rejeté toutes demandes ou recours contre ces parties impliquées.

[7] Toutefois, l'action collective autorisée par le Tribunal le 8 mai 2015 se poursuit contre la compagnie CPR puisque celle-ci n'a pas participé au règlement intervenu dans le cadre des plans d'arrangement. De plus, la suspension des recours a

¹ Voir le jugement du 8 mai 2015, 2115 QCCS, 2002.

² 1985 L.R.C., C-36.

³ Voir dossier 450-11-000167-134, « Dans l'affaire du plan d'arrangement de Montreal Maine and Atlantic Canada Cy ».

également été levée contre la compagnie MMACC et Thomas Harding, puisque ces deux défendeurs ne font pas partie de la liste de ceux qui ont obtenu une quittance suite aux plans d'arrangement.

[8] C'est en raison de ces développements que les demandeurs requièrent du Tribunal, vu l'arrêt de la suspension, l'autorisation d'exercer une action collective contre MMACC et Thomas Harding afin qu'ils soient joints à titre de défendeurs à CPR.

[9] Tant MMACC que Thomas Harding étaient antérieurement représentés par les avocats mandatés par leur compagnie d'assurance. Ils ne le sont toutefois plus maintenant. Ces deux défendeurs, bien que mis en demeure de comparaître par procureur, n'ont pas jugé bon de le faire, de sorte que les demandeurs ont procédé par défaut, le 7 octobre dernier, à leur demande d'autorisation d'exercer l'action collective.

[10] Il s'agit donc pour le Tribunal de décider, en fonction des principes fondamentaux et des règles applicables en matière d'action collective, s'il est approprié d'ajouter, en tant que parties défenderesses à l'action collective déjà intentée par les demandeurs à l'encontre de CPR, deux nouveaux défendeurs.

[11] Le Tribunal ayant déjà eu l'opportunité, dans le cadre du jugement rendu le 8 mai 2015 autorisant l'exercice du recours collectif, de s'exprimer de façon assez élaborée sur son rôle au stade de l'autorisation et sur plusieurs des faits reprochés à diverses entités défenderesses, n'entend pas y revenir de façon particulière.

[12] Toutefois, il est opportun, en fonction du rôle et des particularités applicables tant à MMACC qu'à Thomas Harding d'exposer les motifs pour lesquels le Tribunal considère qu'il y a lieu d'autoriser contre ces défendeurs l'action collective, de les ajouter comme parties défenderesses au recours déjà intenté contre la compagnie CPR et d'indiquer quelles sont les questions additionnelles que devra se poser le Tribunal, en raison de l'ajout de ces entités défenderesses, sur la responsabilité et les dommages et quelles doivent désormais être les conclusions recherchées.

[13] Tel que le décrivent les demandeurs dans leur cinquième requête amendée pour autorisation d'exercer une action collective, MMACC Canada est une filiale à part entière et une compagnie liée à l'ensemble des compagnies décrites dans la requête comme les entités « Rail World ».

[14] Cette compagnie ne serait pas une corporation distincte avec des activités autonomes spécifiques, mais plutôt entièrement contrôlée et gérée par sa compagnie mère soit Rail World Inc. ou l'une des autres entités faisant partie du groupe « Rail World ».

[15] Dans la cinquième requête amendée pour autorisation d'exercer l'action collective, requête rédigée uniquement en anglais, bien que, la très grande majorité

sinon presque toutes les victimes sont québécoises et utilisent principalement la langue française comme moyen de communication, les requérants reprochent, à l'ensemble des entités du groupe Rail World dont entre autres MMACC, les fautes suivantes :

« 55 B. With regards to the Rail World Respondents :

- a. they failed and/or neglected to take reasonable or any care to ensure that the Train was safely and securely stationed for the night on July 5, 2013;
- b. they failed and/or neglected to inspect or adequately inspect the Train and its equipment before leaving it unattended on July 5, 2013;
- c. they failed and/or neglected to activate or secure a reasonable amount of the Train's hand brakes both before and after the fire at 11 :30 PM on July 5, 2013;
- d. they failed and/or neglected to have or maintain the Train in proper state of mechanical order suitable for the safe use thereof;
- e. they failed and/or neglected to take the appropriate safety and security measures following the fire;
- e.1) they failed and/or neglected to ensure that a qualified train engineer or any other qualified employee inspected the train following the fire;
- e. 2) they failed and/or neglected to contact Respondent Harding following the fire to inform him that the fire had occurred, that the Train's engine had been turned off, and that the Train's air brakes were no longer operational;
- e. 3) they failed and/or neglected to ensure that the Train remained attended at all times during and following the fire on the evening of July 5, 2013;
- e. 4) they failed and/or neglected to implement appropriate and adequate safety protocols to follow in emergency situations;
- f. they failed and/or neglected to consider the dangers of leaving the Train on a slope and on the main rail line, unattended, for an extended period of time;
- g. they failed and/or neglected to identify the risk of the Train Derailment in the present circumstances when they ought

reasonably to have done so and they failed and/or neglected to prevent such an incident from occurring;

- h. they failed and/or neglected to promulgate, implement and enforce rules and regulations pertaining to the safe operation of the Train;
- i. they hired incompetent employees and servants, and are liable for the acts, omissions or negligence of same;
- j. they permitted incompetent employees, whose faculties of observation, perception and judgment were inadequate, to operate the Train;
- k. they caused and/or allowed the train to be operated by a single conductor despite the fact that they knew or should have known that having at least two (2) conductors on board was the common safe practice;
- l. they permitted a person to operate the Train who failed to identify a dangerous situation and take appropriate measures to avoid it;
- m. they failed or neglected to properly instruct and educate their employees on how to safely operate the Train and the appropriate measures to take after a fire;
- n. they allowed a dangerous situation to exist, when, by the use of a reasonable effort, they could have prevented the Train Derailment and/or limited the scope of resulting damage;
- o. they agreed to transport hazardous and explosive materials in a wholly unsafe and inadequate manner and thus failed to ensure the safety of the public;
- p. they allowed MMAR, MMACC, and/or MMA Canada to operate without adequate capitalization, including maintaining both adequate capital and adequate liability insurance coverage, in the event that such an incident occurred and damages needed to be paid; »

[16] Ces allégations réfèrent particulièrement à la série d'événements survenus dans la soirée du 5 juillet 2013 concernant le stationnement du train, aux gestes posés alors, à l'incendie survenu dans une des locomotives, à l'intervention pour éteindre cet incendie et pour arrêter le fonctionnement des locomotives et aux conséquences de ces gestes sur tout le système de freinage.

[17] De plus, ces allégations réfèrent de façon plus générale à l'inadéquation des méthodes appliquées dans l'exploitation générale des activités ferroviaires de ces compagnies au Québec, à l'engagement d'employés incompetents, aux fautes dans la formation donnée à ces employés, aux décisions relatives au transport de matériaux dangereux ou explosifs et à l'absence de capitalisation adéquate et de polices d'assurance responsabilité suffisantes en cas de sinistre majeur.

[18] Les éléments reprochés à ces entités du groupe Rail World s'appliquent aussi, pour partie, au défendeur Thomas Harding puisque celui-ci est décrit, dans les actes de procédures, comme le conducteur en charge du train ayant déraillé. Les demandeurs lui reprochent de ne pas s'être assuré que le train était stationné de façon sécuritaire, de ne pas avoir inspecté adéquatement le convoi avant de le laisser sans surveillance et de ne pas avoir mis en fonction, de façon adéquate et suffisante, les freins manuels.

[19] Ces faits et fautes reprochés à MMACC et à Thomas Harding apparaissent, tout au moins à première vue, comporter plusieurs éléments que les demandeurs seront, à plusieurs égards, possiblement en mesure de démontrer.

L'état actuel du dossier

[20] Les éléments et les faits allégués à l'encontre de MMACC et de Thomas Harding font certainement état, à l'encontre de ceux-ci, d'une cause défendable, soutenable, justifiable.

[21] Puisqu'il est du devoir du Tribunal, au stade de l'autorisation, sans décider du fond du litige, de vérifier, avant d'autoriser le recours, s'il y a suffisamment d'éléments pour considérer qu'il y a une cause défendable, une apparence de droit sérieuse au niveau de la faute, des dommages et du lien de causalité, de toute évidence, de tels éléments existent présentement dans ce dossier.

[22] Il apparaît en conséquence approprié d'autoriser les demandeurs à exercer l'action collective déjà entamée, non plus seulement à l'encontre de la seule défenderesse encore au dossier CPR, mais également à l'encontre de MMACC et de Thomas Harding.

Les questions que devra se poser le Tribunal sur la responsabilité des nouveaux défendeurs :

[23] Dans le jugement du 8 mai 2015, le Tribunal a établi qu'une autorisation d'exercer une action collective devait être accordée contre plusieurs intimés du groupe World Fuel ainsi que CPR. Les intimés du groupe World Fuel ayant été quittancés dans le cadre du plan d'arrangement, et puisqu'il ne reste à l'heure actuelle au dossier comme défendeur que l'intimé CPR à qui il y a lieu maintenant d'ajouter comme parties défenderesses MMACC et Thomas Harding, il apparaît nécessaire, en fonction des

principales questions qui ont déjà été déterminées et des conclusions recherchées qui s'y rattachent, de redéfinir la nature desdites questions pour les adapter à ces nouvelles entités défenderesses sans toutefois changer la nature du débat et les questions relatives à la défenderesse CPR.

[24] Dans le jugement d'autorisation du 8 mai 2015, le Tribunal décrivait ainsi, au paragraphe 104 des conclusions, les questions relatives à l'aspect responsabilité et ensuite, celles relatives aux dommages.

- « 104.1 Les intimés World Fuel ont-ils agi raisonnablement pour que les liquides de schistes qu'ils acheminaient par transport ferroviaire jusqu'à St-Jean au Nouveau-Brunswick soient classifiés et étiquetés adéquatement dans le respect de la législation et des règlements concernant le transport des matières dangereuses?
- 104.2 Les liquides de schistes acheminés par transport ferroviaire à la demande des intimés World Fuel étaient-ils adéquatement classifiés et étiquetés?
- 104.3 Si les liquides de schistes transportés à la demande des intimés World Fuel étaient mal classifiés et identifiés conformément à la législation en vigueur et aux règlements d'application, ces erreurs de classification et d'identification sont-elles la cause ou ont-elles favorisé l'incendie, les explosions et la contamination qui ont suivi le déraillement du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic?
- 104.4 Les intimés World Fuel ont-ils agi raisonnablement pour s'assurer que les liquides de schiste qu'ils acheminaient à partir de Newtown au Dakota du Nord jusqu'à St-John au Nouveau-Brunswick allaient être transportés de manière adéquate et en toute sécurité?
- 104.5 Les intimés World Fuel et l'intimé CP savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?
- 104.6 Les intimés World Fuel et l'intimé CP savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de Newport Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick étaient plus volatiles, explosifs et inflammables que du pétrole brut typique?
- 104.7 Les intimés World Fuel et l'intimé CP ont-ils été négligents en permettant que les liquides de schistes acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord vers St-Jean au Nouveau-Brunswick le soient dans des wagons-citernes DOT-111?

104.8 Les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter les liquides de schiste étaient-ils appropriés et la décision d'utiliser ces wagons citernes a-t-elle causé ou favorisé l'incendie, les explosions et la contamination qui ont suivi le déraillement survenu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic?

104.9 L'intimé CP a-t-il été négligent dans le cadre de ses discussions et négociations avec les intimés World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick et a-t-il eu un rôle prépondérant et fautif dans la détermination finale du trajet et par voie de conséquence, du transporteur utilisé?

104.10 Les intimés World Fuel et l'intimé CP ont-ils été négligents en choisissant, suggérant, recommandant ou permettant que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick le soient sur la voie ferrée propriété du transporteur ferroviaire MMA?

104.11 Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres remèdes que peuvent réclamer les membres du recours collectif.

104.12 Les membres du recours collectif ont-ils le droit à des dommages et intérêts corporels, moraux et matériels? Si oui, quel est le montant de ces dommages? »

[25] Les questions posées et qui apparaissent aux paragraphes 104.1 à 104.3 relativement à la classification ou à l'identification des liquides de schiste, conformément à la législation en vigueur et aux règlements d'application, semblent être encore pertinentes même si les intimés World Fuel ne font plus partie du dossier. Ces questions ont un lien direct avec les questions posées aux paragraphes 104.5 à 104.6 du premier jugement d'autorisation.

[26] Il y a donc lieu de conserver ces questions 104.1, 104.2 et 104.3 en les adaptant à la situation actuelle.

[27] Évidemment, la question 104.4 qui ne concerne que World Fuel n'a plus sa raison d'être. Toutefois, les questions 104.5 à 104.12 doivent aussi demeurer en les ajustant pour tenir compte de l'ajout au dossier des défenderesses MMACC et Thomas Harding.

[28] Dans leur cinquième requête amendée pour autorisation d'exercer l'action collective, les demandeurs décrivaient ainsi, en ce qui concerne les défendeurs du groupe Rail World, les questions spécifiques de faits et de droit les concernant :

« [81] ...

- 9) Did the Rail World Respondents exercise effective control over the Train that derailed?
- 10) Did the Rail World Respondents fail to act reasonably in developing and implementing its policies and procedures leading up to the Train Derailment?
- 11) Did the Rail World Respondents fail to employ appropriately qualified personnel and did they further fail to adequately train and supervise such employees in relation to the proper procedures to be used in securing their trains?

... »

[29] Ces questions apparaissent adéquates et pertinentes et devraient désormais faire l'objet des éléments à débattre dans le cadre de l'action collective. Évidemment, à celles-ci doit s'ajouter une question spécifique relative à Thomas Harding en fonction des suggestions formulées par les procureurs des demandeurs. Cette question peut se poser ainsi : « Est-ce que le défendeur Thomas Harding a, par ses faits et gestes, causé ou contribué au déraillement du train. »

[30] En ce qui concerne l'aspect des dommages, le Tribunal considère qu'il n'y a pas lieu de modifier les questions déjà établies sauf pour les ajuster à l'ajout de deux nouveaux défendeurs. Ces questions peuvent autant s'appliquer à la défenderesse MMACC qu'à Thomas Harding.

[31] Il n'apparaît pas non plus nécessaire ou approprié, à ce stade-ci du dossier et malgré les représentations faites par les demandeurs, en fonction de certains amendements apportés au C.p.c. quant aux membres possibles d'un groupe⁴, de modifier la description du groupe telle qu'elle l'est déjà dans le cadre du jugement d'autorisation du 8 mai 2015.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[32] **ACCUEILLE** partiellement la cinquième requête amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif afin d'y autoriser l'ajout de Montreal Maine and Atlantic Canada Company (MMACC) ainsi que Thomas Harding.

[33] **AUTORISE** ainsi l'exercice d'une action collective par voie d'une requête introductive d'instance en dommages et intérêts modifiée à l'encontre des défendeurs MMACC et Thomas Harding.

⁴ Art. 571 al. 2. C.p.c.

[34] **IDENTIFIE** désormais, en fonction du jugement du 8 mai 2015 et de l'ajout des nouveaux défendeurs et en procédant en conséquence aux ajouts et ajustements appropriés, les questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement à savoir :

- 34.1. Les liquides de schistes acheminés par transport ferroviaire à la demande de World Fuel étaient-ils adéquatement classifiés et étiquetés?
- 34.2. Si les liquides de schistes transportés à la demande de World Fuel étaient mal classifiés et identifiés conformément à la législation en vigueur et aux règlements d'application, ces erreurs de classification et d'identification sont-elles la cause ou ont-elles favorisé l'incendie, les explosions et la contamination qui ont suivi le déraillement du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic?
- 34.3. Les défendeurs MMACC et CPR savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?
- 34.4. Les défendeurs MMACC et CPR savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de Newport Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick étaient plus volatiles, explosifs et inflammables que du pétrole brut typique?
- 34.5. Les défendeurs MMACC et CPR ont-ils été négligents en permettant que les liquides de schistes acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord vers St-Jean au Nouveau-Brunswick le soient dans des wagons-citernes DOT-111?
- 34.6. Les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter les liquides de schiste étaient-ils appropriés et la décision d'utiliser ces wagons-citernes a-t-elle causé ou favorisé l'incendie, les explosions et la contamination qui ont suivi le déraillement survenu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic?
- 34.7. Le défendeur CPR a-t-il été négligent dans le cadre de ses discussions et négociations avec World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick et a-t-il eu un rôle prépondérant et fautif dans la détermination finale du trajet et par voie de conséquence, du transporteur utilisé?
- 34.8. Le défendeur CPR a-t-il été négligent en choisissant, suggérant, recommandant ou permettant que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick le soient sur la voie ferrée propriété du transporteur ferroviaire MMACC?

- 34.9. Le défendeur MMACC a-t-il exercé un contrôle effectif sur le train qui a déraillé?
- 34.10. Est-ce que le défendeur MMACC a failli à ses obligations de développer et mettre en œuvre des politiques et procédures avant le déraillement du train qui a déraillé?
- 34.11. Est-ce que l'intimé MMACC a failli à son devoir d'employer des personnes qualifiées, de les former et de les superviser adéquatement par rapport aux procédures appropriées à utiliser dans la sécurisation de leurs trains?
- 34.12. Est-ce que le défendeur Thomas Harding a, par ses faits et gestes, causé ou contribué au déraillement du train.
- 34.13. Quelle est la nature de l'étendue des dommages et autres remèdes que peuvent réclamer les membres du recours collectif?
- 34.14. Les membres du recours collectif ont-ils le droit à des dommages et intérêts corporels, moraux et matériels? Si oui, quel est le montant de ces dommages?

[35] **IDENTIFIE** désormais les conclusions recherchées dans le cadre de l'exercice de l'action collective de la manière suivante :

« **ACCUEILLIR** l'action collective des demandeurs et des membres du groupe;

DÉCLARER les défendeurs solidairement responsables des dommages subis par les demandeurs et chacun des membres du groupe.

CONDAMNER les défendeurs à payer à chacun des membres du groupe des sommes déterminées comme compensation des dommages subis et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes.

CONDAMNER les défendeurs à payer les intérêts légaux et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. sur les sommes ci-haut mentionnées depuis la date de la signification de la requête pour autorisation d'un recours collectif.

ORDONNER aux défendeurs de déposer au greffe de cette Cour la totalité des sommes faisant partie du recouvrement collectif en capital, intérêts et frais.

ORDONNER que les demandes individuelles des membres du groupe fassent l'objet d'une liquidation collective si la preuve le permet ou subsidiairement d'une liquidation individuelle.

CONDAMNER les défendeurs à supporter les frais du présent recours y compris les frais d'expertise et les frais d'avis et de publication.

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal pourrait déterminer et qui serait dans l'intérêt des membres du groupe. »

[36] **DÉCLARE** que tous les membres du groupe qui n'ont pas demandé une exclusion soient liés par tout jugement rendu visant l'action collective selon les conditions prévues par la loi.

[37] **FIXE** le délai d'exclusion à 60 jours à compter de la date de publication de l'avis aux membres, date à laquelle les membres du groupe qui n'ont pas exercé leurs moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à être rendu.

[38] **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 579 C.p.c. dans les 60 jours à compter du jugement dans le journal La Presse (édition nationale), Le Devoir, La Tribune, l'Écho de Frontenac et le Journal de Québec.

[39] **LE TOUT avec dépens** à l'encontre des défendeurs y compris les frais de publication de l'avis.

MARTIN BUREAU, J.C.S.

Me Daniel Larochelle
Me Jeff Orenstein
Me Joël Rochon
Procureurs pour les demandeurs

Me André Durocher
Pour CP Railway Company, défenderesse

Date d'audience : Le 7 octobre 2016