

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MÉGANTIC

NO: 480-06-000001-132

(Recours collectif)  
COUR SUPÉRIEURE

---

(...)

**GUY OUELLET**

et

**SERGE JACQUES**

et

**LOUIS-SERGES PARENT**

*Requérants*

c.

**RAIL WORLD, INC.**, personne morale  
dûment constituée, ayant son siège social  
au 6400 Shafer Court, bureau 275, Ville  
de Rosemont, État de l'Illinois, 60018,  
États-Unis

et

**RAIL WORLD HOLDINGS, LLC**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 6400 Shafer  
Court, bureau 275, Ville de Rosemont,  
État de l'Illinois, 60018, États-Unis

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC  
RAILWAY LTD.**, personne morale  
dûment constituée, ayant son siège social  
au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État  
du Maine, 04401, États-Unis

et

**EARLSTON ASSOCIATES LP**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social à 8600 W Bryn Mawr Ave 500N, Ville de Chicago, État de l'Illinois, 60631, États-Unis

et

**PEA VINE CORPORATION**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 2899, avenue Sherman, Ville de Monte Vista, État du Colorado, 81144, États-Unis

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CORPORATION**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA COMPANY**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 1959 Upper Water Street, bureau 800, Ville de Halifax, province de la Nouvelle-Écosse, B3J 2X2

et

**EDWARD BURKHARDT**, signifié au 6400 Shafer Court, bureau 275, Ville de Rosemont, État de l'Illinois, 60018, États-Unis

et

**ROBERT GRINDROD**, signifié au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**GAINOR RYAN**, signifié au 15 Iron Road,  
Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401,  
États-Unis

et

**DONALD GARDNER, JR.**, signifié au 15  
Iron Road, Ville de l'Hermon, État du  
Maine, 04401, États-Unis

et

**JOE MCGONIGLE**, signifié au 15 Iron  
Road, Ville de l'Hermon, État du Maine,  
04401, États-Unis

et

**CATHY ALDANA**, signifié au 6400  
Shafer Court, bureau 275, Ville de  
Rosemont, État de l'Illinois, 60018, États-  
Unis

et

**THOMAS HARDING**, signifié au 15 Iron  
Road, ville de l'Hermon, État du Maine,  
04401, États-Unis

et

**IRVING OIL LIMITED**, personne morale  
dûment constituée, ayant son siège social  
au 10 Sydney Street, Ville de St-Jean,  
Province du Nouveau-Brunswick, E2L  
4K1

(...)

et

**IRVING OIL COMMERCIAL G.P.**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 1 Germain

Street, bureau 1700, Ville de St-Jean,  
Province du Nouveau-Brunswick, E2L  
4V1

et

**WORLD FUEL SERVICES CORP.**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 9800 NW 41<sup>e</sup>  
Street, bureau 400, Ville de Miami, État de  
la Floride, 33178, États-Unis

et

**WORLD FUEL SERVICES INC.**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 9800 NW 41<sup>e</sup>  
Street, bureau 400, Ville de Miami, État de  
la Floride, 33178, États-Unis

et

**WORLD FUEL SERVICES CANADA  
INC.**, personne morale dûment  
constituée, ayant son siège social au  
9800 NW 41<sup>e</sup> Street, bureau 400, Ville de  
Miami, État de la Floride, 33178, États-  
Unis

(...)

et

**DPTS MARKETING LLC**, personne  
morale dûment constituée, ayant son  
siège social au 294 Grove Lane East, Ville  
de Wayzata, État du Minnesota, 55391,  
États-Unis

(...)

et

**DAKOTA PETROLEUM TRANSPORT  
SOLUTIONS, LLC**, personne morale

dûment constituée, ayant son siège social au 294 Grove Lane East, Ville de Wayzata, État du Minnesota, 55391, États-Unis

et

**WESTERN PETROLEUM COMPANY**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 9531 West 78th Street, Cabroile Centre, bureau 102, Ville de Eden Prairie, État du Minnesota, 55344, États-Unis

et

**PETROLEUM TRANSPORT SOLUTIONS, LLC**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 9531 West 78th Street, Cabroile Centre, bureau 102, Ville de Eden Prairie, État du Minnesota, 55344, États-Unis

et

**STROBEL STAROSTKA TRANSFER, LLC**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 106 South Green Street, Ville de Clarks, État du Nebraska, 68628, États-Unis

(...)

et

**MARATHON OIL COMPANY**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 5555 San Felipe Road, Ville de Houston, État du Texas, 77056, États-Unis

et

**SLAWSON EXPLORATION COMPANY, INC.**, personne morale dûment

constituée, ayant son siège social au 727 N.Waco, bureau 400, Ville de Wichita, État du Kansas, 67203, États-Unis

et

**ARROW MIDSTREAM HOLDINGS, LLC**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 6100 S Yale Ave, Suite 1700, Ville de Tulsa, État de l'Oklahoma, 74136, États-Unis

et

**DEVLAR ENERGY MARKETING, LLC**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 384 Inverness Parkway Suite 150, Ville d'Englewood, État du Colorado, 80112, États-Unis

et

**OASIS PETROLEUM INC.**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 1001 Fannin St., Suite 202, Ville de Houston, État du Texas, 77002, États-Unis

et

**OASIS PETROLEUM LLC**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 1021 Main Street, Suite 1150, Ville de Houston, État du Texas, 77002-6508, États-Unis

et

**QEP RESOURCES, INC.**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 1050,17 Rue, Suite 500, Ville de Denver, État du Colorado, 80265, États-Unis

et

**UNION TANK CAR COMPANY**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 175, Ouest,  
Boulevard Jackson, Ville de Chicago, État  
de l'Illinois, 60604, États-Unis

(...)

et

**TRINITY RAIL LEASING 2012 LLC**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 2525  
Stemmons Freeway, Ville de Dallas, État  
du Texas, 75207-2401, États-Unis

et

**GENERAL ELECTRIC RAILCAR  
SERVICES CORPORATION**, personne  
morale dûment constituée, ayant son  
siège social au 161 rue North Clark, Ville  
de Chicago, État de l'Illinois, 60601,  
États-Unis

(...)

et

**THE CIT GROUP/EQUIPMENT  
FINANCING, INC.**, personne morale  
dûment constituée, ayant son siège social  
au 1 CIT Drive, MS#2108-A, Ville de  
Livingston, État du New Jersey, 07039,  
États-Unis

(...)

et

**CANADIAN PACIFIC RAILWAY  
COMPANY**, personne morale dûment  
constituée, ayant son siège social au 401-

9<sup>ième</sup> avenue SW, bureau 500, Ville de  
Calgary, Province de l'Alberta, T2P 4Z4

et

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**,  
représentant le gouvernement du  
Canada, ayant un bureau régional au  
département de justice du Canada, situé  
au complexe Guy-Favreau, Tour Est,  
9<sup>ième</sup> étage, 200 Boulevard René-  
Levesque Ouest, Ville de Montréal,  
Province du Québec, H2Z 1X4

*Intimés*

et

**XL INSURANCE COMPANY LIMITED**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son principal établissement au 8  
Street Stephen's Green, Ville de Dublin,  
2, Irlande

et

**XL GROUP PLC**, personne morale  
dûment constituée, ayant son principal  
établissement au One Bermudiana Road,  
Ville de Hamilton, HM, 08, Bermudes

*Mises en cause*

---

**REQUÊTE AMENDÉE ( 5<sup>ième</sup> AMENDEMENT) POUR AUTORISATION  
D'EXERCER UN RECOURS COLLECTIF  
&  
D'ATTRIBUER LE STATUT DE REPRÉSENTANT  
(Art. 1002 C.P.C. et suivants)**

---

**INDEX**

|    |                            |    |
|----|----------------------------|----|
| I. | PRESENTATION GÉNÉRALE..... | 11 |
|----|----------------------------|----|

|                                                                                                                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A) L'action.....                                                                                                                                                                                                  | 11 |
| B) Les intimés.....                                                                                                                                                                                               | 11 |
| Les intimées corporatives Rail World.....                                                                                                                                                                         | 11 |
| Les intimés physiques Rail World.....                                                                                                                                                                             | 13 |
| Les intimées Irving Oil.....                                                                                                                                                                                      | 15 |
| Les intimées World Fuel.....                                                                                                                                                                                      | 16 |
| Les intimées productrices de pétrole.....                                                                                                                                                                         | 19 |
| Les intimées locatrices.....                                                                                                                                                                                      | 23 |
| C) La situation.....                                                                                                                                                                                              | 25 |
| Les gaz de schiste hautement inflammables.....                                                                                                                                                                    | 25 |
| Le déraillement du train.....                                                                                                                                                                                     | 33 |
| La mauvaise réputation de l'intimée MMAR en matière de sécurité.....                                                                                                                                              | 35 |
| Compressions par les intimées Rail World.....                                                                                                                                                                     | 36 |
| Les wagons DOT-111 sont enclins à la rupture et à l'explosion.....                                                                                                                                                | 38 |
| TC aurait dû interdire le transport des gaz de schiste sur le Train.....                                                                                                                                          | 42 |
| TC savait que MMA Canada avait le pire dossier de sécurité de tous les transporteurs ferroviaires en Amérique du Nord et TC a fait défaut de sanctionner ou établir une surveillance effective de MMA Canada..... | 43 |
| TC a permis que des matières dangereuses soient transportées sur des voies désignées « exemptées ».....                                                                                                           | 45 |
| TC a autorisé "la conduite des trains par un seul conducteur" pour le transport des matières dangereuses.....                                                                                                     | 46 |
| Le rapport du vérificateur général du Canada.....                                                                                                                                                                 | 46 |
| Manquement de l'Agence canadienne des transports de vérifier que MMA Canada était suffisamment assurée.....                                                                                                       | 47 |
| La responsabilité de CP Rail dans le déraillement du Train.....                                                                                                                                                   | 48 |
| Mesures réglementaires après le déraillement du Train.....                                                                                                                                                        | 54 |
| D) Les fautes.....                                                                                                                                                                                                | 56 |
| A. En ce qui concerne les intimées pétrolières et les intimées productrices de pétrole:.....                                                                                                                      | 57 |
| B. En ce qui concerne les intimés Rail World.....                                                                                                                                                                 | 58 |

|                                                                                                    |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| C. En ce qui concerne les intimées locatrices.....                                                 | 60     |
| D. En ce qui concerne l'intimée CP Rail.....                                                       | 61     |
| E. En ce qui concerne l'intimé le Procureur général du Canada.....                                 | 62     |
| F. En ce qui concerne l'agence de transport du Canada.....                                         | 64     |
| <br>II. FAITS DONNANT LIEU À UNE ACTION INDIVIDUELLE PAR LES<br>REQUÉRANTS.....                    | <br>65 |
| Le requérant Ouellet.....                                                                          | 65     |
| Le requérant Jacques.....                                                                          | 66     |
| Le requérant Parent.....                                                                           | 67     |
| <br>III. LES FAITS DONNANT LIEU À UNE ACTION INDIVIDUELLE PAR<br>CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE..... | <br>68 |
| <br>IV. CONDITIONS REQUISES POUE FORMER UN RECOURS<br>COLLECTIF.....                               | <br>69 |
| <br>V. NATURE DE L'ACTION ET LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES.....                                      | 73     |

À L'HONORABLE JUGE MARTIN BUREAU, J.C.S., SIÈGEANT DANS ET POUR  
LE DISTRICT JUDICIAIRE DE MÉGANTIC, VOS REQUÉRANTS EXPOSENT  
RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:

# **I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE**

## A) L'Action

1. Les requérants souhaitent intenter un recours collectif au nom du groupe suivant, dont ils sont membres:

- toutes les personnes et entités (personnes physiques, personnes morales de droit privé, une société ou une association qui n'avait pas plus de 50 salariés au cours de la période de 12 mois précédant la demande d'autorisation), résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise ou étant un employé d'un résident ou d'une entreprise située à Lac-Mégantic, et/ou était physiquement présent à Lac-Mégantic (...) le 6 juillet 2013, date du déraillement du train (le « déraillement du train ») [y compris leur succession, ayant droits, conjoint, enfant, petit-enfant, parent, grands-parents, frères et sœurs], ou tout autre groupe qui sera déterminé par la Cour;

#### B) Les intimés

2. Veuillez noter que les intimés présentés ici sont ceux qui sont connus en date de la présente. Si des faits nouveaux apparaissaient au cours des différentes enquêtes des organismes gouvernementaux, les requérants se réservent le droit d'amender subséquemment de façon à mettre à jour cette section;

#### **Les intimées corporatives Rail World**

3. L'intimée, Rail World Inc. («Rail World»), est une société de portefeuille américaine dans le domaine du transport ferroviaire, ayant son siège social à Rosemont, Illinois. Elle se spécialise dans la gestion et agit comme consultant de compagnies de chemins de fer. Elle est la société mère de Montréal, Maine et Atlantic Railway Ltd («MMAR»). L'intimé, Edward Burkhardt, est le président et chef de la direction de cette société;
4. L'intimée, Rail World Holdings, LLC («Rail World Holdings»), est une société américaine dont le siège social est à Chicago, Illinois. Cette société détient des investissements ferroviaires à travers le monde. L'intimé, Edward Burkhardt, est le président de cette société. Rail World Holdings n'est pas une personne morale distincte effectuant des activités d'entreprises autonomes, mais plutôt une entité créée pour servir de «holding» pour d'autres sociétés et est dirigée et contrôlée par sa société mère, Rail World;
5. L'intimée, MMAR, est une société américaine ayant son siège social à Hermon, Maine. Elle exploite un chemin de fer de marchandises de classe II dans les États américains du Maine et Vermont et dans les provinces canadiennes du Québec et du Nouveau-Brunswick. MMAR est propriétaire de 1200 km de voies ferrées régionales qui traversent le Maine, le Vermont, le Québec et le Nouveau-Brunswick. Elle possède et loue également des locomotives et wagons voyageant «*inter alia*» entre Montréal, Québec et Lac-Mégantic, Québec. MMAR est une filiale de Rail World et l'intimé, Edward Burkhardt, est

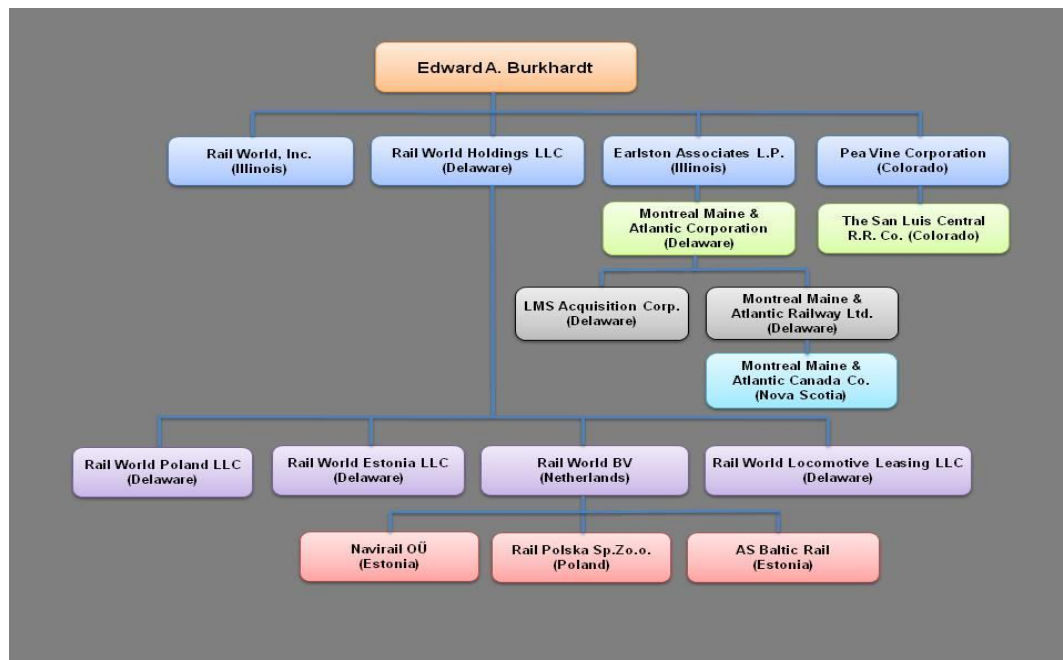
le président du conseil d'administration. Elle est une filiale exclusive de Montréal, Maine et Atlantique Corporation («MMAC»), le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un extrait du *Registraire des entreprises*, produite comme **Pièce R-1A**. MMAR n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais est plutôt une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, Rail World, et aussi directement ou indirectement par Rail World Holdings et/ou MMAC;

6. L'intimée, Earlston Associates L.P. («Earlston»), est une société américaine ayant son siège social à Chicago, Illinois. Son actionnaire majoritaire est l'intimé, Edward Burkhardt, qui détient 72.78% des actions. Elle est une compagnie apparentée à MMAC;
  7. L'intimée, Pea Vine Corporation («Pea Vine»), est une société américaine ayant son siège social à Vista, Colorado. Elle fait affaires dans le secteur du transport ferroviaire en tant qu'exploitant d'une ligne de chemin de fer. L'intimé, Edward Burkhardt, est le président de cette société;
  8. L'intimée, MMAC, est une société américaine ayant son siège social à Hermon, Maine. Elle est une filiale de l'intimée, Earlston. MMAC n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais est plutôt une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, Earlston;
  9. L'intimée, Montreal, Maine & Atlantic Canada Company («MMA Canada»), est une filiale de MMAR, le tout tel qu'il appert d'une copie d'un extrait du *Registraire des entreprises*, produite comme **Pièce R-1B**. MMA Canada n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais est plutôt une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, Rail World, directement ou par une autre compagnie intimée de Rail World;
- 9.1 Rail World contrôle et domine ses filiales directement et/ou par l'intermédiaire de ses sociétés qu'elle gère et ses filiales, y compris Rail World Holdings, MMAC et MMAR. Les intimées sont exploitées comme une seule unité économique ou un seul groupe d'entreprises, comme suit:
- a) Chacune des sept entreprises est une société mère ou filiale des autres;
  - b) Chacune des sept entreprises est l'agent des autres;
  - c) Les sept entreprises ont des dirigeants et administrateurs en commun, y compris notamment, l'intimé, Edward Burkhardt, tel qu'expliqué ci-dessous;

- d) Les actes et omissions énoncés dans la présente ont été faits par les intimées Rail World, dans la poursuite de leurs entreprises communes; et
- e) Toutes les intimées Rail World étaient sous le contrôle et la direction, y compris tous les aspects de leurs activités et opérations, de l'intimée Rail World et de ses dirigeants et administrateurs et de ses filiales, tel que décrit aux présentes;

### **Les intimés physiques Rail World**

10. L'intimé, Edward Burkhardt («Burkhardt»), est le président des intimées Rail World, Rail World Holdings and Pea Vine Corporation. L'intimé, Burkhardt, est l'actionnaire majoritaire de l'intimée Earlston, et il est président du conseil d'administration de l'intimée MMAR. L'intimé, Burkhardt, est responsable de la mise en œuvre et l'application des politiques et/ou du défaut de mettre en œuvre et d'appliquer des politiques et procédures appropriées;
11. Tel qu'illustré ci-dessous, l'intimé, Burkhardt, est le principal directeur des autres intimées sur lesquelles il exerce un contrôle réel et véritable, en agissant comme un «alter-ego» de l'ensemble de l'organisation. Les autres dirigeants et gestionnaires de l'intimée Rail World et de ses sociétés affiliées contrôlent en réalité tous les aspects de l'entreprise et toutes les opérations de Rail World, tel que décrit aux présentes;



12. Les intimés Edward Burkhardt, Robert Grinrod (président et chef de la direction de MMAR), Gainor Ryan (vice-président des ressources humaines de MMAR),

Donald Gardner Jr. (vice-président des finances et de la gestion et chef de la direction de MMAR), Joe McGonigle (vice-président de MMAR) et Cathy Aldana (vice-présidente de recherche et administration de Rail World) sont collectivement les têtes dirigeantes des sociétés intimées Rail World;

13. L'intimé, Thomas Harding, était le conducteur du train;

14. La mise-en-cause, XL Insurance Company Limited, est une société internationale d'assurance, ayant son siège social en Irlande. Elle est l'assureur en responsabilité de l'intimée MMAR;

15. La mise-en-cause, XL Group PLC, est une société internationale d'assurance, ayant son siège social aux Bermudes. Elle est l'assureur en responsabilité de l'intimée MMAR;

16. (...)

17. Compte tenu des liens étroits entre les intimées corporatives Rail World et les intimés physiques Rail World et compte tenu de ce qui précède, tous les intimées corporatives Rail World et les intimés physiques Rail World sont solidairement responsables des actes et omissions des autres. À moins que le contexte n'indique le contraire, toutes les intimées corporatives Rail World seront désignées comme les «Sociétés Rail World» et les intimés physiques seront dénommés «Équipe de la Haute Direction» aux fins des présentes. Collectivement, ils seront désignés comme «Intimés Rail World»;

### **Les intimées Irving Oil**

17.1 L'intimée Irving Oil Limited («Irving Oil»), est une société constituée selon les lois du Nouveau-Brunswick, ayant son siège social à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, Irving Oil directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, a été l'importatrice de ou a été la cause de « l'importation », ou a acheté et avait un droit de propriété ou des intérêts et était en contrôle des gaz de schiste, nommément appelés «pétrole de schiste» ou «pétrole brut» (« le gaz de schiste») qui étaient transportés par MMAR de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick par train, qui a déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013, tel que décrit aux présentes («le Train»). Irving Oil directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, a contracté avec les intimées World Fuel, le chemin de fer Canadien Pacifique et/ou de MMA Canada ou MMAR incluant l'expédition des gaz de schistes, y compris l'expédition des gaz de schiste en question le 6 juillet 2013 et, était entièrement responsable de tout étiquetage des marchandises dangereuses et de la décision d'utiliser et/ou était au courant de l'utilisation des wagons pour expédier les gaz de schiste dans le Train et la décision de World Fuel d'utiliser la ligne de chemin de fer MMA et MMA Canada. Irving Oil a pris la décision

d'utiliser ou était au courant de l'utilisation du « United States Department of Transportation » ("DOT") -111 wagons ("les wagons") pour expédier les gaz de schiste :

17.2 (...)

17.3 (...)

17.4 (...)

17.4.1 L'intimée, Irving Oil Commercial G.P. (« Irving Oil Commercial »), est une société constituée selon les lois du Nouveau-Brunswick, ayant son siège social à St-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, Irving Oil Commercial a directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, acheté et/ou était propriétaire des gaz de schiste qui étaient transportés le 6 juillet 2013 sur le Train par MMAR de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, Irving Oil Commercial, a été la cause de « l'importation » par le biais de contrats avec les intimées World Fuel, Canadian Pacific Railway and/ou MMA Canada ou MMAR pour l'expédition des gaz de schiste, y compris l'expédition des gaz de schiste du 06 juillet 2013 et, était entièrement responsable de l'étiquetage des marchandises dangereuses et de la décision d'utiliser et/ou était au courant de l'utilisation, des wagons pour l'expédition des gaz de schiste sur le Train, ainsi que la décision de CP et/ou World Fuel d'utiliser la MMA et la ligne de chemin de fer de MMA Canada. Irving Oil Commercial est une filiale appartenant exclusivement à Irving Oil et n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais plutôt est une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, Irving Oil, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un extrait du *Registraire des entreprises*, produite comme **Pièce R-1D.1** ;

17.5 À tout moment pertinent, les intimées Irving Oil (...) et Irving Oil Commercial GP (collectivement «Irving Oil») faisaient partie d'une famille de sociétés pétrolières étroitement liée qui exploitait pour l'intérêt commun d'un groupe d'actionnaire privé. Ces intimées Irving Oil sont utilisées de manière interchangeable pour « l'importation » des gaz de schiste de la région de Bakken dans le Dakota Nord. Les intimées Irving Oil ont tous agi pour le compte de l'autre et exerçaient un contrôle sur leurs filiales collectives et leurs départements corporatifs, soit directement ou par l'intermédiaire d'une filiale pour le transport des gaz de schiste sur le Train. Ainsi, chaque intimée Irving Oil est individuellement et solidairement responsable envers les requérants et les membres du groupe pour leurs blessures, pertes et dommages;

17.5.1 À tout moment pertinent, les intimées Irving Oil avaient le devoir envers les requérants et les membres du groupe d'exercer une diligence raisonnable afin

de s'assurer que les wagons-citernes et les locomotives pouvaient servir au transport des gaz de schiste de façon sécuritaire et adéquate et qu'elles ont mis en application toutes les mesures de contrôle et de sécurité dans le transport de matières toxiques et hautement inflammables;

### **Les intimées World Fuel**

17.5.2 L'intimée, World Fuel Services Corp., est une société constituée selon les lois de la Floride, ayant son siège social à Miami, Floride. À tout moment pertinent, World Fuel Services Corp. ou une de ses filiales était l'entité qui vendait et/ou était les propriétaires des gaz de schiste qui étaient transportés par Canadian Pacific Railway et MMAR de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et louait des wagons DOT-111 utilisés pour transporter les gaz de schiste. World Fuel Services Corp. exerçait un contrôle sur ses filiales et départements et a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons pour transporter les gaz de schiste sur le Train;

17.6 L'intimée, World Fuel Services Inc., est une société constituée selon les lois de la Floride, ayant son siège social à Miami, Floride. À tout moment pertinent, World Fuel Services Inc., soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, et/ou en co-entreprise avec la compagnie Dakota Plains Holdings, Inc. utilisait des camions pour transporter des hydrocarbures (y compris les gaz de schiste) à partir des puits de forage jusqu'à une « installation de transbordement »<sup>1</sup> près de New Town, Dakota du Nord. World Fuel Services Inc. a acheté le pétrole de MRO, Slawson, Arrow Midstream, Devlar Energy, Oasis Petroleum and QEP Ressources et était l'entité qui vendait et/ou était propriétaires des gaz de schiste qui étaient transportés (...) par la suite par Canadian Pacific Railway et MMAR de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et louait des wagons utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train. World Fuel Services Inc. n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais plutôt une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, World Fuel Services Corp.;

17.7 L'intimée, World Fuel Services Canada Inc., est une société constituée selon les lois de la Colombie-Britannique, ayant son siège social à Miami, Floride. À tout moment pertinent, World Fuel Services Canada Inc., soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était l'entité qui vendait et/ou était la propriétaire des gaz de schiste qui étaient transportés par Canadian Pacific Railway et MMAR de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et louait des wagons utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train. World Fuel Services Canada Inc. n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes,

---

<sup>1</sup> Le «Transbordement» est le processus de transfert du produit d'un mode de transport à un autre, dans ce cas, le transfert des liquides de schiste étaient "transbordés" du camion au wagon.

mais plutôt une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, World Fuel Services Inc., le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un extrait du *Registraire des entreprises*, produite comme **Pièce R-1E**;

17.8 (...)

17.8.0.1 (...)

17.8.0.2 L'intimée, DPTS Marketing LLC (« DPTS Marketing ») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Wayzata, Minnesota. À tout moment pertinent, DPTS Marketing, était une co-entreprise de la compagnie Dakota Plains Marketing, LLC et l'intimée Petroleum Transport Solutions, LLC. DPTS Marketing était responsable de l'achat, la vente, l'entreposage, le transport et la commercialisation des hydrocarbures produits dans le Dakota du Nord à partir ou vers des raffineries et d'autres utilisateurs ou à des personnes qui mènent ce genre d'opérations commerciales;

17.8.0.3 (...)

17.8.0.4 L'intimée Dakota Petroleum Transport Solutions, LLC (« Dakota Petroleum Transport ») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Wayzata, Minnesota. (...) Dakota Petroleum Transport était une filiale appartenant exclusivement à la compagnie Dakota Plains Holdings. Dakota Petroleum Transport est une co-entreprise de Dakota Plains Transloading, LLC et l'intimée Petroleum Transport Solutions, LLC qui est responsable de l'achat, la vente, l'entreposage, le transport et la commercialisation des hydrocarbures produits dans le Dakota du Nord à partir ou vers des raffineries et d'autres utilisateurs ou à des personnes qui mènent des activités commerciales, y compris le chargement d'hydrocarbures sur les wagons aux installations situées à New Town, Dakota du Nord;

17.8.1 L'intimée, Western Petroleum Company («Western Petroleum») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Eden Prairie, Minnesota. À tout moment pertinent, Western Petroleum était une filiale de World Fuel Services Corp. et/ou de World Fuel Services, Inc. et/ou de World Fuel Services Canada, Inc. Western Petroleum louait à des tierces-parties locatrices, identifiés ci-dessous, les wagons utilisés pour transporter les gaz de schiste le 6 juillet 2013 par MMAR de New Town, Dakota du Nord à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick ;

17.8.2 L'intimée, Petroleum Transport Solutions, LLC (« Petroleum Transport Solutions ») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Eden Prairie, Minnesota. À tout moment pertinent, Petroleum

Transport Solutions était une filiale appartenant exclusivement à World Fuel Services Corp. et/ou World Fuel Services, Inc., et/ou World Fuel Services Canada, Inc. Petroleum Transport Solutions détient 50% des actifs de DPTS Marketing;

17.8.3 L'intimée, Strobel Starostka Transfer LLC (« Strobel Starostka ») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Clarks, au Nebraska. À tout moment pertinent, Strobel Starostka était partie à un contrat avec Dakota Petroleum Transport et a transbordé les gaz de schiste dans les wagons qui ont été expédiés par Canadian Pacific Railway et MMAR du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick;

17.8.4 Les intimées (...) DPTS Marketing, (...) Dakota Petroleum Transport, Western Petroleum, Petroleum Transport Solutions et Strobel Starostka possédaient et exploitaient collectivement des camions qui se chargeaient du transport des hydrocarbures produits (y compris les gaz de schiste) des puits de forage aux installations de transbordement près de New Town, Dakota du Nord, et ont été par la suite les vendeurs, les propriétaires et les expéditeurs des gaz de schiste expédiés par Canadian Pacific Railway et MMAR du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et étaient les locataires des wagons utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train;

17.9 À tout moment pertinent, les intimées World Fuel Services Corp., World Fuel Services Inc., World Fuel Services Canada Inc., (...) DPTS Marketing, (...) Dakota Petroleum Transport, Western Petroleum, Petroleum Transport Solutions, et Strobel Starostka (collectivement «World Fuel») ont toutes agi pour le compte de l'autre et exerçaient un contrôle sur leurs filiales collectives et départements corporatifs, soit directement ou par l'intermédiaire d'une filiale pour le transport des gaz de schiste sur le Train. Ainsi, chaque intimée World Fuel est individuellement et solidairement responsable envers les requérants et les membres du groupe pour leurs blessures, pertes et dommages, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du dépôt 10-Q SEC de l'Intimée Dakota Plains Holding Inc., produite comme **Pièce R-1E.1**;

17.10 À moins que le contexte n'indique le contraire, toutes les intimées Irving Oil et World Fuel seront désignées collectivement comme les «intimées pétrolières» aux fins des présentes;

### **Les intimées productrices de pétrole**

17.10.0.1 (...)

17.10.0.1.1 L'intimée, Marathon Oil Company (MRO) est une société multinationale d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Houston, au Texas :

17.10.0.1.2 (...)

17.10.0.1.3 À tout moment pertinent, MRO avait des actifs d'une valeur de 35 milliards de dollars et des revenus annuels de plus de 15 milliards de dollars. MRO, a directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, était propriétaire et/ou a exploité et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole dans la région de Bakken du Dakota du Nord qui produisait les gaz de schiste (ci-après, les « puits de pétrole »);

17.10.0.2 À tout moment pertinent, MRO a produit les gaz de schiste qui ont été expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, World Fuel Services décrit MRO parmi les vendeurs de pétrole brut acheté immédiatement avant le déraillement du Train;

17.10.0.3 À tout moment pertinent, MRO, en tant que propriétaire et/ou opérateur et/ou détenteur de droits de forage pour les puits de pétrole, était un « offrant commercial de transport de matières dangereuses » au sens de l'article 171.1 du *United States Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration's Code of Federal Regulations Subchapter C sections 171-180* (« HMR ») et était responsable de la détermination du classement des matières dangereuses et d'apposer les étiquettes appropriées indiquant les risques sur les réservoirs de stockage qui contenaient les gaz de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'aux installations de transbordement. La détermination de l'indice de danger des gaz de schiste par MRO visait à renseigner les intimées World Fuel, les intimées pétrolières et les intimées Rail World de l'indice de danger des gaz de schiste;

17.10.0.4 L'intimée Slawson Exploration Company, Inc. (« Slawson ») est une société d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Kansas, ayant son siège social au Kansas. À tout moment pertinent, Slawson soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était propriétaire et/ou exploitait et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole;

17.10.0.5 À tout moment pertinent, Slawson a produit les gaz de schiste qui étaient expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, World Fuel Services a décrit Slawson parmi les vendeurs et/ou « offrants » de pétrole brut acheté immédiatement avant le déraillement du Train;

- 17.10.0.6 À tout moment pertinent, Slawson, en tant que propriétaire et/ou opérateur et/ou détenteur de droits de forage sur les puits de pétrole, était un «offrant commercial dans le transport de matières dangereuses» au sens de l'article 171.1 du HMR et était responsable de la détermination de la classification des matières dangereuses et d'afficher les indications sur l'indice de risque sur les réservoirs de stockage où sont entreposés les gaz de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'à l'installation de transbordement. La classification des gaz de schiste par Slawson visait à indiquer aux intimées World Fuel, les intimées pétrolières et les intimées Rail World la classification de l'indice de danger des gaz de schiste;
- 17.10.0.7 L'intimée Arrow Midstream Holdings, LLC ("Arrow Midstream") est une société d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Tulsa, Oklahoma. À tout moment pertinent, Arrow Midstream soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était propriétaire et/ou exploitait et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole;
- 17.10.0.8 À tout moment pertinent, Arrow Midstream a produit les gaz de schiste qui étaient expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, World Fuel Services a décrit Arrow Midstream parmi les vendeurs et/ou « offrants » de pétrole brut acheté immédiatement avant le déraillement du Train;
- 17.10.0.9 À tout moment pertinent, Arrow Midstream, en tant que propriétaire et/ou opérateur et/ou détenteur de droits de forage sur les puits de pétrole, était un «offrant commercial dans le transport de matières dangereuses» au sens de l'article 171.1 du HMR et était responsable de la détermination de la classification des matières dangereuses et d'afficher les indications sur l'indice de risque sur les réservoirs de stockage où sont entreposés les gaz de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'à l'installation de transbordement. La classification des gaz de schiste par Arrow Midstream visait à indiquer aux intimées World Fuel, les intimées pétrolières et les intimées Rail World la classification de l'indice de danger des gaz de schiste;
- 17.10.0.10 L'intimée Devlar Energy Marketing, LLC ("Devlar Energy") est une société d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Englewood, Colorado. À tout moment pertinent, Devlar Energy soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était propriétaire et/ou exploitait et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole;
- 17.10.0.11 À tout moment pertinent, Devlar Energy a produit les gaz de schiste qui étaient expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-

Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, World Fuel Services a décrit Devlar Energy parmi les vendeurs et/ou « offrants » de pétrole brut acheté immédiatement avant le déraillement du Train;

17.10.0.12 À tout moment pertinent, Devlar Energy, en tant que propriétaire et/ou opérateur et/ou détenteur de droits de forage sur les puits de pétrole, était un «offrant commercial dans le transport de matières dangereuses» au sens de l'article 171.1 du HMR et était responsable de la détermination de la classification des matières dangereuses et d'afficher les informations sur l'indice de risque sur les réservoirs de stockage où sont entreposés les gaz de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'à l'installation de transbordement. La classification des gaz de schiste par Devlar Energy visait à indiquer aux intimées World Fuel, les intimées pétrolières et les intimées Rail World la classification de l'indice de danger des gaz de schiste;

17.10.0.13 L'intimée Oasis Petroleum Inc. est une société d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Houston, Texas. À tout moment pertinent, Oasis Petroleum Inc. soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était propriétaire et/ou exploitait et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole;

17.10.0.14 L'intimée Oasis Petroleum LLC est une société d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Houston, Texas. À tout moment pertinent, Oasis Petroleum LLC soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était propriétaire et/ou exploitait et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole;

17.10.0.15 À tout moment pertinent, les intimées Oasis Petroleum Inc. et Oasis Petroleum LLC (collectivement «Oasis Petroleum») ont toutes agi pour le compte de l'autre et exerçaient un contrôle sur leurs filiales collectives et départements corporatifs, soit directement ou par l'intermédiaire d'une filiale pour le transport des gaz de schiste sur le Train. Ainsi, chaque intimée Oasis Petroleum est individuellement et solidairement responsable envers les requérants et les membres du groupe pour leurs blessures, pertes et dommages ;

17.10.0.16 À tout moment pertinent, Oasis Petroleum a produit les gaz de schiste qui étaient expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, World Fuel Services a décrit Oasis Petroleum parmi les vendeurs et/ou « offrants » de pétrole brut acheté immédiatement avant le déraillement du Train;

- 17.10.0.17 À tout moment pertinent, Oasis Petroleum, en tant que propriétaire et/ou opérateur et/ou détenteur de droits de forage sur les puits de pétrole, était un «offrant commercial dans le transport de matières dangereuses» au sens de l'article 171.1 du HMR et était responsable de la détermination de la classification des matières dangereuses et d'afficher les indications sur l'indice de risque sur les réservoirs de stockage où sont entreposés les gaz de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'à l'installation de transbordement. La classification des gaz de schiste par Oasis Petroleum visait à indiquer aux intimées World Fuel, les intimées pétrolières et les intimées Rail World la classification de l'indice de danger des gaz de schiste;
- 17.10.0.18 L'intimée QEP Resources, Inc. ("QEP Resources") est une société d'exploration et de production pétrolière et gazière, constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Denver, Colorado. À tout moment pertinent, QEP Resources soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une filiale, était propriétaire et/ou exploitait et/ou avait les droits de forage pour les puits de pétrole;
- 17.10.0.19 À tout moment pertinent, QEP Resources a produit les gaz de schiste qui étaient expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, World Fuel Services a décrit QEP Resources parmi les vendeurs et/ou « offrants » de pétrole brut acheté immédiatement avant le déraillement du Train;
- 17.10.0.20 À tout moment pertinent, QEP Resources, en tant que propriétaire et/ou opérateur et/ou détenteur de droits de forage sur les puits de pétrole, était un «offrant commercial dans le transport de matières dangereuses» au sens de l'article 171.1 du HMR et était responsable de la détermination de la classification des matières dangereuses et d'afficher les indications sur l'indice de risque sur les réservoirs de stockage où sont entreposés les gaz de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'à l'installation de transbordement. La classification des gaz de schiste par QEP Resources visait à indiquer aux intimées World Fuel, les intimées pétrolières et les intimées Rail World la classification de l'indice de danger des gaz de schiste;
- 17.10.0.21 À moins que le contexte n'indique le contraire, toutes les intimées MRO, Slawson, Arrow Midstream, Devlar Energy, Oasis Petroleum and QEP Ressources seront désignées collectivement comme les «intimées productrices de pétrole» aux fins des présentes;

### **Les intimées locatrices**

17.10.1 L'intimée Union Tank Car Company («Union Tank»), est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Chicago, Illinois. À tout moment pertinent, Union Tank était la locatrice des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train le 6 juillet 2013, de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Union Tank a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons sur un chemin de fer inadéquat et déficient, exploité par les intimés Rail World pour transporter les gaz de schiste, tel que décrit aux présentes;

17.10.2 (...)

17.10.3 (...)

17.10.3.1 L'intimée Trinity Rail Leasing 2012 LLC («Trinity Rail Leasing»), est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Dallas, Texas (...). À tout moment pertinent, Trinity Rail Leasing était la locatrice des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train le 6 juillet 2013 de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Trinity Rail Leasing a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons sur un chemin de fer inadéquat et déficient, exploité par les intimés Rail World pour transporter les gaz de schiste, tel que décrit aux présentes;

17.10.4 (...)

17.10.0.5 L'intimée General Electric Railcar Services Corporation («GE Rail Services»), est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Chicago, Illinois. À tout moment pertinent, GE Rail Services était la locatrice des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train le 6 juillet 2013 de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. GE Rail Services a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons sur un chemin de fer inadéquat et déficient, exploité par les intimés Rail World pour transporter les gaz de schiste, tel que décrit aux présentes ;

17.10.5.1 (...)

17.10.5.2 (...)

17.10.5.3 (...)

17.10.5.4 (...)

17.10.5.5 (...)

#### 17.10.5.6 (...)

17.10.5.7 L'intimée The CIT Group/Equipment Financing Inc. («CIT Group»), est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social à Livingston, New Jersey. À tout moment pertinent, CIT Group était la locatrice des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les gaz de schiste sur le Train le 6 juillet 2013 de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. CIT Group a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons sur un chemin de fer inadéquat et déficient, exploité par MMA pour transporter les gaz de schiste, tel que décrit aux présentes;

#### 17.10.5.8 (...)

17.10.6 À moins que le contexte n'indique le contraire, toutes les intimées Union Tank, Trinity Rail Leasing, GE Rail Services, (...) et CIT Group (...) seront désignées collectivement comme les «intimées locatrices» aux fins des présentes;

17.10.7 L'intimée Canadian Pacific Railway («CP Rail»), est une société fédérale constituée selon les lois de Calgary, en Alberta. À tout moment pertinent, CP Rail a sous-contracté le transport des gaz de schiste sur le Train aux intimés Rail World ;

17.10.8 L'intimé le Procureur Général du Canada («PG Canada») a délégué ses pouvoirs par règlement à Transports Canada (« TC ») relativement à l'exploitation sécuritaire des chemins de fer fédéraux. TC est l'organisme gouvernemental canadien responsable de la mise en œuvre des politiques de transport sécuritaire et des programmes pour les différents transports, y compris, mais non limitativement, le transport ferroviaire. À tous moments pertinents, TC était chargé de régir et de réglementer les politiques de sécurité des chemins de fer fédéraux, y compris MMA Canada et ses sociétés liées et de réglementer le transport des marchandises dangereuses dans tout le pays. TC est également responsable de surveiller que les compagnies ferroviaires, y compris la MMA Canada et ses filiales connexes, sont en conformité avec le cadre réglementaire, si elles ont développé des systèmes de gestion de sécurité ("SGS") adéquat et surtout, il est également chargé de prendre des mesures d'exécution appropriées lorsque cela est nécessaire;

17.10.9 De plus, le PG Canada a créé un organisme administratif indépendant appelé l'Office des transports du Canada («l'Office»). Au sein du système fédéral des transports, l'Office effectue deux (2) fonctions clés. Tout d'abord, il agit comme un tribunal quasi-judiciaire qui régit les différends relatifs aux transports. De plus, il agit comme un organisme de régulation économique, l'Office rend les décisions, licences et permis aux transporteurs relevant de la compétence fédérale ;

17.11 Tous les intimés, que ce soit directement ou indirectement, sont significativement impliqués dans le déraillement du train survenu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, Québec;

C) La situation

18. Veuillez noter que les faits présentés ici sont ceux qui sont connus en date des présentes. Si des faits nouveaux apparaissent au cours des différentes enquêtes des organismes gouvernementaux, les requérants se réservent le droit d'amender subséquemment de façon à mettre à jour cette section;

**Les gaz de schiste hautement inflammables**

**a) Contexte: La Source et de l'extraction des gaz de schiste**

18.0.1 La formation de Bakken, d'où provenaient les gaz de schiste, est une formation rocheuse d'environ 520,000 kilomètres carrés des parties souterraines sous-jacentes du Dakota du Nord, le Montana, la Saskatchewan et le Manitoba. Le pétrole brut de la formation Bakken, ainsi que d'autres formations contenant des hydrocarbures adjacents, est extrait par des puits horizontaux dans les fractures naturelles de la formation rocheuse ou par l'utilisation de la fracturation hydraulique (ci-après « fracturation »);

18.0.2 La fracturation est la facturation artificielle de formation géologique, réalisée par l'injection à haute pression de sable, d'eau et de produits chimiques (qui peut comprendre entre autres, l'acide chlorhydrique et de l'éthylène-glycol), dans le but de libérer le pétrole piégé et lui permettre de s'écouler dans les puits;

18.0.3 La formation Bakken produit non seulement du pétrole brut, mais aussi une quantité importante de vapeurs volatiles, de gaz et des liquides légers, y compris le propane, le butane, le pentane et l'essence naturelle. Dans leur état combiné, ces gaz et les liquides peuvent devenir extrêmement explosifs, même à des températures ambiantes relativement faibles. Certains de ces gaz peuvent être brûlés ou évacués par la tête des puits de pétrole, cependant d'autres demeureront dans le produit extrait. La quantité de vapeurs volatiles, gaz et liquides légers, y compris le propane, le butane, le pentane et l'essence naturelle qui demeurent dans le produit extrait, est contrôlé par les producteurs de pétrole comme décrit plus en détail ci-dessous, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'une présentation PowerPoint préparée par MRO en date du 23 mars 2010, produite comme **Pièce R-1E.2**;

18.0.4 Après l'extraction, la composition du produit provenant des puits comprends le pétrole brut, les liquides de fractions légères et les gaz qui n'ont pas été brûlés par la torche, ainsi que les matériaux et sous-produits du processus de

fracturation. Ces produits sont ensuite séparés mécaniquement en trois (3) étapes: l'eau salée, les gaz et les liquides pétroliers, qui incluent les condensats, certains liquides de gaz naturel et des fractions légères. En fonction de l'efficacité et du calibrage de la section de séparation qui est demandé par les productrices de pétrole, les quantités de gaz sont dissoutes et/ou mélangées dans les liquides et ensuite transportées à partir des équipements de séparation à des réservoirs de stockage;

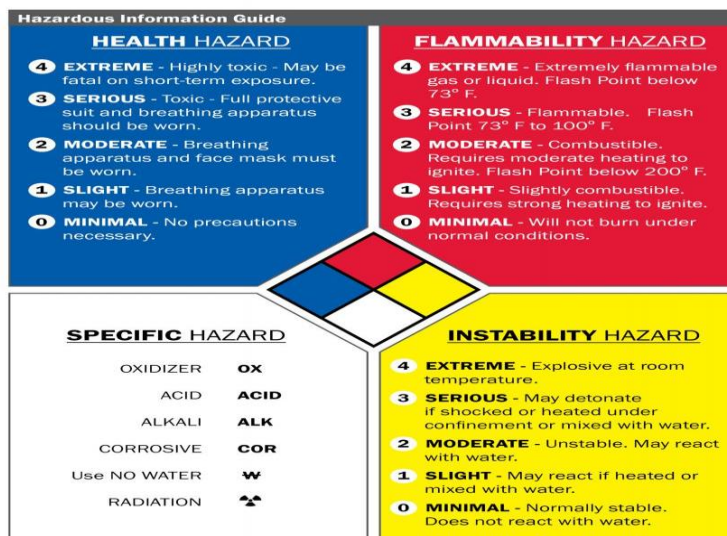
b) Expansion de l'expédition de pétrole brut par les chemins de fer

18.0.5 Au cours des dernières années et, en grande partie en raison de la croissance de la production de pétrole dans la région de Bakken, les expéditions de pétrole brut ont connu la plus grande expansion de toutes les matières dangereuses transportées par chemin de fer aux États-Unis (ci-après, le « U.S. »), la production de pétrole brut ayant augmenté de 443% depuis 2005, le tout tel qu'il apparaît plus amplement d'une copie de la correspondance du Federal Railroad Administration au American Petroleum Institute en date du 29 juillet 2013, produite comme **Pièce R-1E.3**;

18.0.6 Le Canada a connu la plus grande augmentation de son volume de pétrole brut transporté par chemin de fer. Plus précisément, il y a eu une augmentation de 28,000% de la quantité de pétrole transporté par chemin de fer depuis 2009, passant selon les estimations, de 500 wagons en 2009 à 140 000 wagons en 2013, le tout tel qu'il apparaît plus amplement d'une copie d'un article de CTV News intitulé « *Quebec Disaster: Oil shipments by rail have increased 28,000 per cent since 2009* » en date du 7 juillet 2013, produite comme **Pièce R-1E.4**;

c) Classification de l'indice de danger: La classification erronée des gaz de schiste

18.0.7 Les productrices de pétrole sont requises de déterminer la classification appropriée de leur production de pétrole à différentes étapes du processus et à diverses fins. Par exemple, les réservoirs de stockage doivent porter des affiches d'avertissement en forme de diamant pour refléter la classification appropriée de leur contenu. Ces affiches sont conformes avec un système standard de l'Agence nationale de protection contre les incendies pour l'identification des matières dangereuses et les interventions d'urgence (« NFPA 704 »). Elle désigne des niveaux de risque dans 4 catégories comme décrites ci-dessous: à gauche en bleu est le risque pour la santé humaine, en haut à droite en rouge est le risque d'inflammabilité, à droite en jaune est le risque de réactivité et en bas en blanc est tout autre risque, comme la radioactivité. Tous ces risques sont échelonnés de 1 à 4, 1 étant le niveau le plus faible de risque et 4 étant le plus élevé;



18.0.8 En outre, comme «offrant[s] commerciales de transport de matières dangereuses », les productrices de pétrole sont tenus de connaître la composition de leur produit et de correctement les classer en conformité avec les normes établies par la HMR. En particulier, la réglementation prévoit que le pétrole brut est inclus dans la classe 3 comme liquide inflammable, alors que les matières de catégorie 4 comprennent les matières spontanément inflammables;

18.0.9 Les liquides inflammables de classe 3 transportés sont de plus subdivisés pour le risque dans l'un des trois groupes d'emballage suivant (« PG ») selon le point d'ébullition du produit, la pression absolue et le point d'éclair. PG I représente le plus haut niveau de risque et PG III, le niveau le plus faible. Ces normes de classification sont conformes tant avec la réglementation américaine (« HMR ») que les règlements canadiens applicables, tel qu'énoncé dans le *Règlement sur le transport des matières dangereuses*, partie II, DORS/2008-34;

18.0.10 Les fiches de données de sécurité des matériaux (« FDSM»)<sup>2</sup> pour le pétrole de Bakken élaboré par d'autres sociétés canadiennes de pétrole, plus précisément, Cenovus Energy Inc. («Cenovus») en novembre 2012 et Enbridge Pipelines Inc. («Enbridge») en juin 2011, indiquent un niveau de risque d'inflammabilité NFPA de 4, mais plusieurs réservoirs de stockage exploités par MRO et Slawson dans la région de Bakken ont été décrits avec un risque d'inflammabilité 3, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de la FDSM de la Cenovus Energy Inc. datée du 2 novembre 2012 et une copie de la FDSM d'Enbridge Pipelines Inc. datée du 06 août 2011, produites respectivement comme **Pièces R-1E.5 et R-1E.6**;

<sup>2</sup> Fiches de données de sécurité des matériaux (« FDSM ») sont un système largement utilisé pour cataloguer des informations sur les produits chimiques, des composés chimiques et mélanges chimiques.

18.0.11 En outre, la FDSM de Cenovus a classifié le pétrole de Bakken comme PG I et la FDSM d'Enbridge comme PG II; toutefois, selon l'enquête du BSTC (décrit ci-dessous), l'ensemble du fret sur les wagons a été étiqueté avec un risque inférieur à PG III, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'avis de sécurité ferroviaire du BSTC à Transport Canada, en date du 11 septembre, 2013 produite comme **Pièce R-1E.7**;

18.0.12 Il existe une obligation formelle d'identifier correctement les substances avec l'étiquetage approprié et de divulguer correctement la composition chimique sur une base physico-chimique, de santé et/ou de risque environnemental. Au Canada, le programme connu sous le système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail («SIMDUT») établit les exigences pour obtenir la FDSM et est administré par le gouvernement fédéral via Santé Canada en vertu de la Partie II de la *Loi sur les produits dangereux*, L.R.C., 1985, c. H-3, (la «*Loi sur les produits dangereux*»);

d) Les préoccupations concernant le pétrole de Bakken avant le déraillement et le « Blitz Bakken »

18.0.13 Alors que le pétrole de Bakken était historiquement considéré comme du pétrole « doux », ce qui signifie qu'il n'est généralement pas mélangé avec des niveaux élevés d'hydrogène sulfuré (« H<sub>2</sub>S »), hautement toxique, inflammable, corrosif et explosif. Des niveaux élevés de H<sub>2</sub>S dans le pétrole de Bakken ont été observés de plus en plus fréquemment. Les préoccupations et des risques associés au H<sub>2</sub>S et du pétrole brut était bien connus dans l'industrie du pétrole et du gaz avant le déraillement du train, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de la présentation PowerPoint préparée par Irving Oil au sujet des questions de contrôle de la qualité du pétrole brut transporté par chemin de fer, produite comme **Pièce R-1E.8**;

18.0.14 Au Canada, l'H<sub>2</sub>S est une substance inscrite sur la *Liste de divulgation des ingrédients*, DORS/88-64, qui est établie par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 17 (1) de la *Loi sur les produits dangereux*. Il existe des exigences de divulgation dans la *Loi sur les produits dangereux* lorsque H<sub>2</sub>S est à une concentration/poids de 1%, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un extrait de la *Liste de divulgation des ingrédients*, produite comme **Pièce R-1E.9**;

18.0.15 Parmi les sources de contamination d'H<sub>2</sub>S dans la zone pétrolière de Bakken, se sont les formations rocheuses adjacentes où est utilisé le procédé de fracturation pour augmenter la production de pétrole. Une de ces formations visées est celle de Lodgepole, qui contient des réserves pétrolières importantes ainsi que celle de Madison qui est reconnue pour la présence de

H<sub>2</sub>S. Il semble que la formation de Lodgepole est également susceptible de libérer de l'H<sub>2</sub>S;

18.0.16 La contamination d'H<sub>2</sub>S dans les produits pétroliers du Dakota du Nord était tellement préoccupante, avant le déraillement du train, que les transporteurs de pétrole par oléoduc dans la région de Bakken ont fixé des limites strictes sur la concentration d'H<sub>2</sub>S autorisée dans le produit. Le niveau a été fixé entre 5 et 10 ppm, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'ordonnance « *Accepting Tariff Filling* » par la « *U.S. Federal Energy Regulatory Commission («FERC»)* » en date du 6 juin 2013, produite comme **Pièce R-1E.10**;

18.0.17 Afin de répondre à cette norme, le pétrole brut qui est extrait avec des concentrations plus élevées de H<sub>2</sub>S doivent être mélangé afin de diluer le niveau de H<sub>2</sub>S ou transporté par d'autres moyens, c'est-à-dire par chemin de fer ;

18.0.18 En plus de la connaissance du risque associé à la concentration élevée de H<sub>2</sub>S dans le pétrole extrait dans cette région, des réelles préoccupations étaient présentes au sujet du contenu du pétrole brut provenant de la région Bakken et de la classification appropriée de l'indice de danger ;

18.0.19 En effet, dans les mois qui ont précédé le déraillement du train, les autorités réglementaires américaines locales avaient des inquiétudes quant à la sécurité du transport par chemin de fer du pétrole brut provenant de la région de Bakken. Pour cette raison, l'« *Opération Classification* » ou la « *Blitz Bakken* » a été lancée, une stratégie qui consistait à faire des visites improvisées sur les installations de chargement, soit où le pétrole est transféré sur des wagons de chemin de fer, afin d'inspecter et d'examiner s'il était plus volatile qu'indiqué, voir si les gaz de schiste ont été classés et marqués avec l'étiquetage approprié et de veiller à ce que des précautions suffisantes soient prises par les producteurs, les transporteurs, les expéditeurs et compagnies de chemins de fer pour assurer la sécurité du transport des produits pétroliers;

18.0.20 La planification de ces inspections a commencé en mars 2013, sur la base de vérifications antérieures menées par le « *U.S. Federal Railroad Administration («FRA»)* » et les observations sur le terrain par le « *U.S. Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration («PHMSA »)* », qui révélait des incompatibilités dans la classification du pétrole brut. Malheureusement, cette opération n'a commencé qu'après le déraillement du train, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'article du Globe and Mail intitulé « *U.S. officials were probing safety of Bakken oil months before Lac-Mégantic* » en date du 29 août 2013, produite comme **Pièce R-1E.11**;

e) Le rôle des intimées productrices de pétrole

- 18.0.21 World Fuel a identifié les intimées productrices de pétrole comme les productrices exclusives de ses achats de pétrole provenant des puits de pétrole du « *Fort Berthold Reservation* » dans le Dakota du Nord le ou vers le mois de juin de l'année 2013, soit juste avant le déraillement du train;
- 18.0.22 Comme opérateurs des puits et « offrant commercial de transport de matières dangereuses », les intimées productrices de pétrole étaient responsables de l'analyse et de la composition du contenu des produits pétroliers liquides qu'elles ont finalement vendu et transporté ;
- 18.0.23 Cette enquête aurait dû conduire à l'étiquetage correct et précis sur les réservoirs de stockage contenant les gaz de schiste pour fournir des renseignements exacts et qu'une classification PG appropriée soit attribuée aux liquides de schiste par les autres parties impliquées aux fins de transport;
- 18.0.24 Nonobstant le fait que le pétrole de Bakken pouvait régulièrement contenir des niveaux élevés de gaz volatils et des liquides de fractionnement légers, ainsi que des concentrations élevées de H<sub>2</sub>S détectées dans les puits adjacents à ceux transportés ; la classification des risques d'inflammabilité et de transport pour le pétrole de Bakken dans les FDSM établie par d'autres compagnies pétrolières (i.e. NFPA risque d'inflammabilité 4 et PG I ou II), l'observation des réservoirs de stockage exploités par les intimées productrices de pétrole, même après le déraillement du train, a maintenu une classification du risque de seulement 3 pour l'inflammabilité et les gaz de schiste ont été étiquetés comme étant un produit PG III;

f) Les intimées savaient que les gaz de schiste étaient volatiles et mal identifiés

- 18.1 Avant le 5 juillet 2013, Irving Oil a contracté avec World Fuel pour l'achat et le transport des gaz de schiste, connus par toutes les parties intimées, récupérés à partir de la formation de Bakken dans le Dakota du Nord. Tel qu'indiqué ci-dessus, ces gaz de schiste étaient connus par les intimés comme étant une substance hautement inflammable et par le fait même très dangereuse; cependant, à partir du point d'extraction jusqu'au lieu de l'explosion à Lac-Mégantic, ces risques étaient mal signalés et des précautions insuffisantes ont été prises pour assurer le transport sécuritaire;
- 18.1.0.0.1 Depuis le 2 novembre 2012, les intimées Irving Oil ont «importé» 67 convois contenant des marchandises dangereuses sous la forme de gaz de schiste. Au total, 3 830 wagons citernes contenant des gaz de schiste de Bakken ont été importés par les intimées Irving Oil. Cette recherche en vue d'«importer» par les intimées Irving Oil était précédé d'un « test load » des gaz de schiste de Bakken en juin 2012 ;

18.1.0.0.2 Le 02 novembre 2013, les intimées Irving Oil ont procédé à une analyse des gaz de l'un des puits de pétrole situés dans la région du banc de Bakken. Les résultats de ces analyses ont déterminé que les gaz de schiste devaient porter la mention « classe 3, groupe d'emballage I » au lieu de la « classe 3, groupe d'emballage III » beaucoup plus volatile et explosifs. De même, les intimées Irving Oil retournaient de la raffinerie d'Irving Oil les gaz sous la catégorie la plus volatile et explosive soit la « classe 3, groupe d'emballage I ». En fin de compte, les intimées Irving Oil ont « importé » plus de 3 830 wagons-citernes contenant les gaz de schiste de Bakken mal étiquetés et ceci en violation totale de l'article 5(a) du règlement concernant le Transport des marchandises dangereuses, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de la dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition, en date datée 11 décembre 2013, produite comme **pièce R-1E.12** ;

18.1.0.0.3 En particulier, les documents judiciaires publiés par l'intimé World Fuel à TC établissent que les intimées Irving Oil recevaient régulièrement des wagons-citernes de MMAR avec des documents indiquant que les gaz de schiste n'étaient pas particulièrement volatiles, c'est-à-dire étiquetés comme groupe d'emballage III. Cependant, Irving Oil, retournait les mêmes wagons vides à son expéditeur, avec une classification pour les résidus d'huile plus volatile, c'est-à-dire étiqueté comme groupe d'emballage I, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'article du Globe and Mail intitulé « Police seize Irving Oil records in probe of Lac-Mégantic disaster » en date du 13 décembre 2013, produite comme **pièce R-1E.13** ;

18.1.0.0.4 En outre, les contrôleurs aux États-Unis ont imposé des amendes aux productrices de pétrole, y compris MRO, pour avoir omis d'effectuer des tests de contrôle sur le pétrole brut de la région de Bakken. Les contrôleurs ont également trouvé que 11 des 18 échantillons de gaz de schiste étaient mal classifiés, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un article du Washington Street Journal « Blast Probe Turns to Oil Composition » daté du 4 février 2014, produite comme **pièce R-1E.14** ;

18.1.0.1 Les gaz de schiste ont aussi été mélangés avec d'autres substances volatiles et/ou contenant naturellement d'autres composés chimiques qui sont hautement inflammables et que l'on ne retrouve pas normalement dans le pétrole brut, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un article du Globe and Mail intitulé « Blast probe turns to oil composition », produite comme **Pièce R-1F**;

18.1.1 Toutes les intimées savaient ou devaient savoir que les gaz de schiste étaient plus volatiles, explosifs, combustibles que le pétrole brut typique et qu'il s'agissait d'un mélange de plusieurs substances hautement inflammables, incluant le sulfite d'hydrogène. Les intimées savaient ou devaient savoir que des précautions supplémentaires devaient être prises pour assurer le transport sécuritaire des gaz de schiste par le Train.

- 18.2 Afin de livrer les gaz de schiste à leur acheteur, World Fuel a contracté avec CP Rail pour transporter les gaz de schiste de New Town, Dakota du Nord à Montréal, Province de Québec. CP Rail a ensuite sous-contracté à MMAR le transport des gaz de schiste à une compagnie ferroviaire au Nouveau-Brunswick, propriété d'Irving Oil, qui transportait ensuite les gaz de schiste à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Western Petroleum a loué les wagons des intimées locatrices à ces fins;
- 18.3 Le ou vers le 5 juillet 2013, le train de CP Rail est arrivé à Côte-Saint-Luc, Québec, où le transport des 72 wagons a été transféré à l'intimée MMAR;
- 18.4 Les voies ferrées MMAR sur lequel le Train voyageait étaient une voie exemptée. Les trains voyageant sur ce type de voies ferrées ont la permission de rouler au plus à 10 milles à l'heure et ne peuvent transporter des marchandises dangereuses;

### **Le déraillement du train**

19. Le 5 juillet 2013, à environ 23h25, l'intimé Harding, le seul ingénieur employé par l'intimée MMAR pour conduire le train (tel que défini au paragraphe 20), a garé le Train dans le village de Nantes, Québec, pour faire escale avant de se rendre dans la province du Nouveau-Brunswick, le tout tel qu'il appert d'une copie du Communiqué de presse de Montreal, Maine and Atlantic Railway (MMAR) intitulé «Déraillement à Lac-Mégantic, Québec» en date du 6 juillet 2013, produite comme **Pièce R-2**;
20. Le train de marchandises était composé de 72 wagons-citernes DOT-111, transportant chacun 113,000 litres (« les wagons ») de liquides de schiste et de 5 unités de locomotives (collectivement, « le Train»), le tout tel qu'il appert d'une copie d'un graphique du National Post intitulé «The Night a Train Destroyed a Town », produite comme **Pièce R-3**;
21. Le train, estimé à 9,975 tonnes, était garé à environ 11 kilomètres à l'ouest de Lac-Mégantic, Québec, sur la ligne ferroviaire principale, à un point d'élévation de 515 mètres et sur une pente d'environ 1,2% d'inclinaison;
22. L'intimé Harding affirme avoir immobilisé le train et avoir éteint quatre des cinq locomotives, laissant en fonction la locomotive de tête # 5017 afin de s'assurer que le système de freins pneumatiques puisse continuer à fonctionner, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article du Wall Street Journal intitulé «Brakes Cited in Quebec Wreck» en date du 10 juillet 2013, produite comme **Pièce R-4**;

23. L'intimé Harding aurait omis d'appliquer suffisamment de freins à main, omettant ainsi d'agir en conformité avec les exigences, règlements et politiques en vigueur;
24. L'intimé Harding, le seul employé en charge du Train, a quitté à environ 23h25 pour se rendre dans un hôtel local pour la nuit, laissant le train sans surveillance, malgré la présence de fumée sur le train;
25. Aux alentours de 23h30, des résidents de Nantes ont remarqué une importante fumée provenant de la première locomotive du Train et ont appelé le 9-1-1;
26. Aux alentours de 23h45, les pompiers de Nantes sont arrivés sur les lieux pour éteindre un début d'incendie dans la locomotive, supposément causé par une rupture de la conduite d'huile ou de carburant dans la locomotive. Selon les mesures en vigueur, le service des incendies a arrêté la locomotive afin de prévenir un incendie au moteur de la locomotive;
27. Aux alentours de 23h50, le feu a été signalé au contrôle du trafic ferroviaire et l'intimée MMAR, a dépêché sur les lieux deux (2) employés d'entretien des voies (les «représentants MMAR»). Ni l'intimé Harding ni un autre ingénieur dûment qualifié était présent;
28. Aux alentours de 00h15, le 6 juillet 2013, le feu était complètement éteint et les pompiers ont laissé le train sous la garde des représentants MMAR, qui n'ont pris ou ont omis de prendre les mesures adéquates, dans une situation d'urgence, pour s'assurer que le train soit garé en toute sécurité. En outre, ils n'ont pas sollicité de l'aide ou rapporté la situation à l'attention de Harding ou tout autre technicien qualifié afin de s'assurer que le Train soit sécuritaire, notamment pour le système de freinage. Ils sont partis sans prendre les mesures appropriées et nécessaires pour s'assurer que le Train soit sécuritaire;
29. Aux alentours de 00h56, après que les intervenants d'urgence soient repartis et, alors que les représentants de MMAR étaient absents, le train a commencé à se déplacer sur la voie en descendant vers la ville de Lac-Mégantic;
30. Aux alentours de 01h14, le Train a déraillé à l'intersection de la rue Frontenac à Lac-Mégantic détruisant le centre-ville, plusieurs places d'affaires et tuant près de cinquante (50) personnes (le "déraillement");
31. Entre 01h15 et 04h00, plusieurs wagons-citernes ont pris feu et les wagons-citernes avec les gaz de schiste inflammables ont explosé, décimant tout le centre-ville. Les explosions ont continué pendant plusieurs heures et 2,000 résidents ont été évacués de la zone pour prévenir d'autres décès (l'«explosion»), le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article du National Post

intitulé « Death Toll Rises to 13 with Dozens More Still Missing» en date du 9 juillet 2013, produite comme **Pièce R-5**;

32. À la suite du déraillement et de l'explosion, 47 décès ont été confirmés et 3 personnes sont soupçonnées d'être décédés. De nombreuses personnes ont également subi de graves blessures, à la suite de ces explosions;
33. Au moins trente (30) bâtiments appartenant ou loués par des membres du groupe ont été détruits dans la «zone rouge» du centre-ville et au moins 20 personnes ont perdu leur maison;
34. Le BSTC et la Sûreté du Québec («SQ») ont entrepris des enquêtes sur les causes du déraillement, le tout tel qu'il appert d'une copie du rapport de l'enquête ferroviaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada intitulé «Enquête ferroviaire R13D0054» en date du 12 juillet 2013, et d'une copie de l'article du Globe and Mail, intitulé «Police signal there are sufficient grounds for charges in Lac-Mégantic» en date du 9 juillet 2013, produites en liasse comme **Pièce R-6**;
35. Le 10 juillet 2013, les intimés Rail World, par le porte-parole de la direction et leur président, ont admis leur responsabilité dans le déraillement du train, la destruction par l'explosion et le feu et les décès causés par le déraillement du Train. L'intimé Burkhardt a donné une conférence de presse improvisée aux médias à Lac-Mégantic, dans laquelle un journaliste lui a demandé: «Vous n'acceptez pas la pleine responsabilité pour cela?», sa réponse fut la suivante :

«Je n'ai pas dit ça, tu vois les gens sont toujours à mettre des mots dans ma bouche, s'il vous plaît, je n'ai pas dit ça, je pense que nous en avons une responsabilité entière, mais il est à déterminer si nous avons la responsabilité totale. Nous en avons beaucoup. Nous allons essayer de vous aider avec tout ce que nous pouvons dans cette communauté, en travaillant avec la ville et la Croix-Rouge pour faire de notre mieux pour répondre à notre obligation d'effectuer des réparations et remettre les gens dans leur maison et des choses comme ça.» [Traduit de l'anglais]

Et lorsqu'il a été interrogé sur l'application des freins sur le train, l'intimé Burkhardt a répondu:

«Ce fut un panne des freins, il est très douteux que les freins-les freins manuels- ont été correctement appliqués dans ce train. En fait, je dirais qu'ils ne l'étaient pas, sinon nous n'aurions pas eu cet incident [...]. Je ne pense pas que l'employé a enlevé les freins qui étaient engagés; je pense qu'il ne les a pas appliqués dès le départ. Nous savons que les freins ont été appliqués correctement

sur une partie de la locomotive. Le fait que, lorsque les freins pneumatiques se sont relâchés sur la locomotive, que le train est reparti, semble indiquer que les freins manuels sur le reste du train n'ont pas été correctement appliqués. C'était notre employé qui était chargé d'établir un nombre adéquat de freins manuels sur le train. » [Traduit de l'anglais]

### **La mauvaise réputation de l'intimée MMAR en matière de sécurité**

- 35.1 A tout moment pertinent, les intimées Rail World avaient la responsabilité de s'assurer que les opérations de MMAR étaient sécuritaires, que chaque train exploité par MMAR était suffisamment sécuritaire pour tous les biens transportés, et faire en sorte que le taux d'incidents et d'accidents de MMAR ne soit pas plus élevé que la moyenne nationale. Elles n'ont pas réussi à remplir toutes ces obligations;
36. Depuis 2003, l'intimée MMAR a signalé 129 accidents, dont 14 déraillements en voie principale et 4 collisions, selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada (pièce R-6), ce qui en fait l'un des opérateurs ferroviaires les plus dangereux en Amérique du Nord;
37. Aux États-Unis, l'intimée MMAR a signalé 23 accidents, blessures et autres incidents de 2010 à 2012, selon les données du Federal Railroad Administration, tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'article du Wall Street Journal intitulé «Runaway Quebec Train's Owner Battled Safety Issues» en date du 9 juillet 2013, produite comme **pièce R-7**;
38. En 2012, l'intimée MMAR avait une moyenne de 36,1 événements par million de miles, alors que la moyenne nationale était de 14,6. Entre 2003 et 2011, la moyenne de cette société se situait entre 23,4 et 56 événements par million de miles, alors que la moyenne nationale se situait entre 15,9 et 19,3, selon les données du Federal Railroad Administration (pièce R-7);
39. Plusieurs de ces incidents impliquaient des freins qui étaient en panne ou n'étaient pas correctement activés, ce qui a permis au train de rouler sans conducteur;
40. Par exemple, en février 2010, un train de MMAR comportant 3 locomotives a été laissé sans surveillance à Brownville Junction, au Maine. Les freins pneumatiques ont relâchés et le train a dévalé une colline pour s'écraser, causant des blessures physiques et déversant plus de 1100 litres de carburant, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un rapport du Bureau of Remediation & Waste Management sous le numéro B-97-2013, produite comme **pièce R-8**;
41. Le 11 juin 2013, un train de MMAR a déraillé à Frontenac, Québec, juste à l'est de Lac-Mégantic, et a déversé 13,000 litres de carburant diesel, le tout tel qu'il

appert plus amplement d'une copie de l'article de La Presse intitulé «Déversement de 13 000 litres de diesel à Frontenac, près de Lac-Mégantic» en date du 11 juin 2013, produite comme **pièce R-9**;

### **Compressions par les intimées Rail World**

42. En 2003, l'intimée Rail World a acheté la compagnie Bangor & Aroostook Railroad, qui s'étend sur environ 1200 km de voies ferrées régionales dans le Maine, le Vermont et le Canada, et l'a renommé Montréal, Maine et Atlantic Railway Inc.;
43. Dès le départ, l'intimée MMAR a eu de nombreuses difficultés financières, en grande partie dues à des coupures dans l'industrie du bois d'œuvre et de la pulpe et papier qui la soutenait, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article de La Gazette intitulé « Railway companies cutting back crew » daté du 10 juillet 2013, produite comme **pièce R-10**;
44. Après la prise de contrôle, les salaires des employés ont été drastiquement coupés afin de réduire les coûts d'exploitation. Les coupures et les licenciements ont continué en 2006 et à nouveau en 2008, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article de journal du Ottawa Star intitulé « Lac Megantic: Railway's history of cost-cutting » en date du 11 juillet 2013, produite comme **pièce R-11**;
45. L'intimée MMAR, contrairement aux normes de l'industrie, a réduit son équipage de locomotives par la moitié, en remplaçant deux (2) travailleurs par un seul employé en charge d'un train entier. En Amérique du Nord, la plupart des exploitants de trains, y compris la compagnie de Chemin de fer National du Canada et la compagnie du Chemin de fer Canadien Pacific, les deux plus grands opérateurs ferroviaires au Canada, utilisent deux (2) employés pour conduire un train (pièce R-7). Particulièrement, elle ont le devoir de s'assurer de l'utilisation d'un nombre adéquat de personnel, d'au moins deux (2) personnes à bord du train pour le transport des gaz de schiste hautement inflammable dans les zones urbaines et résidentielles;
46. En 2010, l'intimée MMAR, a vendu 375 km de voie ferrée dans le Maine à l'État lui-même pour près de 20,1 millions de dollars, invoquant des difficultés financières (pièce R-7);
47. En 2012, les finances de l'intimée MMAR, s'étaient quelque peu améliorées après des années de perte d'exploitation, en partie grâce à des contrats de transport de produits pétroliers à Irving Oil à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, où était destiné le Train avant le déraillement;
48. Dans un effort pour garder les coûts d'exploitation au minimum et l'entreprise rentable, l'intimée MMAR, a commencé à équiper ses trains avec des systèmes de technologie de communications et de contrôle à distance et à utiliser

d'autres tactiques de réduction des coûts, telle que la réduction du personnel, au mépris complet des pratiques de sécurité de l'industrie et du transport de marchandises dangereuses;

49. Ces compressions démontrent une préoccupation sérieuse et concertée des finances des intimées au détriment des politiques de sécurité, ce qui aurait dû être la principale préoccupation de l'intimée;
50. Les politiques relatives au transport des marchandises par chemin de fer et la mise en œuvre de ces politiques par l'intimée MMAR, émanent de l'intimée Rail World, dont l'intimé Burkhardt est président et chef de la direction;
51. Toutes les directives concernant le nombre d'employés requis pour conduire le Train, le nombre et la manière dont les freins à main doivent être appliqués, les décisions de laisser un train sans surveillance et l'absence de mesures ou procédures de sécurité sont dictées et appliquées par l'intimée Rail World et son «alter ego», l'intimé Burkhardt, en sa qualité de président et de président du conseil d'administration, et à la seule discrétion de celui-ci;
52. L'industrie ferroviaire au Canada est en grande partie auto-réglementée, permettant aux compagnies ferroviaires comme l'intimée Rail World à mettre en œuvre et appliquer leurs propres normes et lignes directrices. En raison de l'absence de réglementation dans ce secteur, il est impossible de savoir si les intimées ont effectivement mis en œuvre des mesures de sécurité et, dans l'affirmative, si elles ont réellement respecté leurs protocoles de sécurité;
53. L'intimé Burkhardt, par l'entremise de Rail World, possède l'autorité, le contrôle, le pouvoir de décision et de gouvernance sur toutes les filiales et les sociétés affiliées, y compris les intimées Rail World Holdings, MMAR, Earlston, Pea Vine, MMAC, MMAR Canada. Rail World est effectivement, «l'alter ego» de ces sociétés par lesquelles il est en mesure d'exécuter diverses transactions commerciales;
- 53.0.1 Ensemble, les intimées Rail World, par leurs pratiques et directives, ont exploité MMAR sans mesures de sécurité adéquates, ayant comme résultat une augmentation du nombre d'accidents et d'incidents au détriment de la sécurité de la population;

### **Les wagons DOT-111 sont enclins à la rupture et à l'explosion**

- 53.1 Les wagons-citernes de modèle DOT-111, aussi connus comme des wagons CTC-111A, ont été loués par Western Petroleum par les intimées locatrices. Les wagons ont été utilisés pour le transport des gaz de schiste du Dakota du Nord au Nouveau-Brunswick. Ces wagons sont polyvalents et non pressurisés, et connus ou auraient dû être connus par les intimées et par les organismes de réglementation ferroviaires comme étant très vulnérables aux fuites, ruptures et explosions;

53.2 Les intimées savaient ou devaient savoir que le Conseil national de la sécurité des transports aux États-Unis («CNST américain») a noté à plusieurs reprises et dans de nombreuses enquêtes depuis le mois de mai 1991, que le modèle DOT-111 a des défauts de conception qui entraînent un taux élevé de défaillance des wagons lors d'une collision, ce qui les rend inaptes pour le transport de produits dangereux et explosifs, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de la recommandation du CNST américain en date du 2 mars 2012, produite comme **Pièce R-12**;

53.3 Les intimées savaient ou devaient savoir que le BSTC a également noté que la conception du wagon DOT-111 est inadéquate, entraînant un taux élevé de rupture de la citerne lors d'un accident et ne devaient pas être utilisés pour transporter des gaz de schiste dangereux et inflammables et des gaz tel que ceux contenus dans les wagons. Les accidents survenus au Canada dans lesquels la conception du wagon DOT-111 a été identifiée comme une cause contribuant aux dommages sont nombreux et comprennent mais non limitativement:

- a) le 30 janvier 1994, le déraillement de 23 wagons de marchandises au nord-ouest de Sudbury, en Ontario, dans lequel 3 wagons de modèle DOT-111, contenant des produits dangereux, se sont fissurés et ont libéré des produits, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du rapport d'occurrence ferroviaire du CNST américain en date du 30 janvier 1994, produite comme **Pièce R-13**;
- b) le 17 octobre 1994, le déraillement de 6 wagons contenant du méthanol à Lethbridge, en Alberta. Quatre wagons de modèle DOT-111 se sont fissurés et ont libéré environ 230,700 litres de méthanol. Une zone de 20 pâtés de maisons de cette ville a été évacuée, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du rapport d'occurrence ferroviaire du CNST américain en date du 17 octobre 1994, produite comme **Pièce R-14**;
- c) le 21 janvier 1995, le déraillement de 28 wagons de marchandises contenant de l'acide sulfurique près de Gouin, Québec. Onze wagons de modèle DOT-111 se sont fissurés et ont libéré 230 000 litres d'acide sulfurique, causant des dommages considérables à l'environnement, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du rapport d'enquête ferroviaire du CNST américain en date du 21 janvier 1995, produite comme **Pièce R-15**;
- d) le 27 août 1999, des suites d'un déraillement, un wagon DOT-111 s'est fissuré, libérant 5000 gallons de produit combustible à Cornwall, en Ontario, entraînant une évacuation temporaire des clients et des employés des commerces avoisinants, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie

du rapport d'enquête ferroviaire du CNST américain en date du 27 août 1999, produite comme **Pièce R-16**;

- e) le 2 mai 2005, dans une collision de 74 wagons, un wagon modèle DOT-111 s'est fissuré et a libéré 98,000 litres d'alcool dénaturé, entraînant l'évacuation de 200 personnes, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du rapport d'enquête ferroviaire du CNST américain en date du 2 mai 2005, produite comme **Pièce R-17**;

53.4 Les défauts dans la conception des wagons-citernes DOT-111 qui étaient connus ou devaient être connus par les intimées, sont les suivants:

- a) le wagon n'est pas à double coque et sa coque en acier est trop faible pour résister aux perforations;
- b) Le wagon n'est pas fait d'acier normalisé, mais plutôt d'acier laminé moins résistant à la rupture;
- c) les extrémités du wagon sont particulièrement vulnérables en raison d'une faiblesse des forces d'attelage entraînant la formation de fissures et éventuellement la rupture de la structure;
- d) les valves de vidange et autres accessoires se trouvant sur le dessus des wagons ne sont munis d'aucune protection et peuvent se briser lors d'un renversement;
- e) les wagons ne sont pas équipés de boucliers ou écrans de tête pour résister aux chocs en cas de collision;
- f) lorsque ces wagons ont déjà été utilisés pour le transport du pétrole et que des matières brutes demeurent à l'intérieur du wagon, il peut y avoir corrosion au fond du wagon, conduisant ainsi à un risque accru de rupture en cas de collision; et
- g) lorsque le pétrole brut transporté contient un mélange de méthane, éthane, propane, H<sub>2</sub>S sous pression, il peut provoquer des bulles provoquant la corrosion de la cuve et un risque accru de rupture en cas de collision, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de la diapositive 14 de la présentation « Powerpoint » préparée pour une session technique sur la pression par le « *Canadian Crude Quality Technical Association* » qui s'est tenue à Edmonton le 5 et 6 février 2013, produite comme **Pièce R-18**;

En conséquence, il était bien connu que les wagons étaient vulnérables aux fuites et aux ruptures de citerne, et ce même dans le cas de collision à basse vitesse et n'auraient pas dû être utilisés pour le transport des gaz de schiste;

- 53.5 Ces défauts ont été identifiés à plusieurs reprises et sont connus comme étant un facteur très préoccupant par les organismes de réglementation canadiens et américains. En 2011, le Comité sur les wagons-citernes de l'Association des Chemins de fer américains a imposé des modifications de conception visant à améliorer la sécurité des nouveaux wagons DOT-111, y compris l'exigence d'avoir des extrémités plus épaisses, des soupapes de dégagement à basse pression et des wagons à double coque. Ces modifications de conception ont également été adoptées pour les nouveaux wagons DOT-111 fabriqués et utilisés au Canada. Toutefois, la modification des wagons existants n'a pas été exigée. Bien que ces changements diminuent la probabilité de rupture des wagons produits à partir de la fin 2011, ces améliorations ont peu d'effet à moins que le train soit entièrement composé de wagons répondant aux nouvelles normes. Aucun des wagons en question avait reçu les modifications de renfort de conception décrits ci-dessus;
- 53.6 En présence de ses inquiétudes, le CNST américain a publié des directives de sécurité en mars 2012, au sujet de tous les wagons DOT-111, qui comprenaient une recommandation voulant que tous les wagons-citernes utilisés pour transporter de l'éthanol et du pétrole brut soient renforcés pour les rendre plus résistants aux fuites et explosions et que l'usage des wagons-citernes non-renforcés existants soit totalement éliminée. Ces lignes directrices ont démontré les dangers causés par le transport de grandes quantités d'éthanol et de pétrole brut par chemin de fer et a spécifiquement mentionné l'augmentation de volume de pétrole brut expédié de la région de Bakken au Dakota du Nord comme l'une des nombreuses justifications pour l'amélioration des normes de sécurité (Pièce R-12). Les intimées savaient ou devaient savoir ces recommandations et ils auraient dû veiller à ce que les gaz de schiste ne soient pas transportés dans les wagons ou encore que les liquides ne soient transportés que dans les wagons qui ont été renforcés d'une manière compatible avec les lignes directrices;
- 53.7 Malgré les préoccupations connues concernant l'utilisation des wagons non-renforcés pour le transport des gaz de schiste, plusieurs des wagons impliqués dans le déraillement du train étaient des vieux wagons de modèle DOT-111, qui n'avaient pas été renforcés, et sujet à la rupture en cas de collision;
- 53.7.1 Avant le déraillement du train, il avait une augmentation du nombre d'incidents relatant des dommages aux wagons-citernes, transportant du pétrole brut, sous la forme de corrosion de la surface interne de la cuve, trou d'homme, et robinetterie, résultant de la contamination du pétrole brut par les matériaux provenant du processus de fracturation qui sont corrosifs pour les réservoir des wagons et ses équipements de service (Pièce R-1E.3);
- 53.8 Les intimées savaient ou auraient dû savoir que les wagons DOT-111 étaient sensibles à la rupture et ne devaient donc pas être utilisés pour transporter les gaz de schiste. Les intimées avaient le devoir de veiller à ce que les gaz de

schiste ne soient pas transportés dans les wagons et mais plutôt transportés en toute sécurité, dans des wagons ayant des caractéristiques et modifications de conception appropriées de sécurité, tels que la double coque, l'ajout de boucliers de tête pour absorber les collisions, des valves de vidange et autres accessoires munis de protection afin d'éviter un déchargement rapide;

**TC aurait dû interdire le transport des gaz de schiste sur le Train;**

53.8.1 Tel que décrit ci-dessous, TC était informé de l'historique de MMA Canada, y compris son piètre dossier en matière de sécurité, comprenant de multiples violations concernant le défaut d'appliquer les freins sur les trains et wagons stationnaires dans les régions de Nantes, Sherbrooke et ailleurs dans la province de Québec. Plus particulièrement, TC était bien informé du fait que :

- a) MMA Canada a été jugée de façon répétée pour violation de l'article 112 *du règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (« REF») en ce qui concerne les trains laissés sans surveillance adéquates ou avec des freins non fonctionnels;
- b) MMA Canada avait le pire dossier de sécurité de tous les chemins de fer en Amérique du Nord ;
- c) Les gaz de schiste de Bakken transportés sur le Train de Dakota du Nord à la raffinerie d'Irving étaient très volatils et explosifs et aurait dû être identifié comme « Groupe d'emballage I », mais étaient, en fait, identifiés comme « Groupe d'emballage II » ou « Groupe d'emballage III » et aurait dû être potentiellement qualifié de risque classe 2.1, qui est la désignation pour les gaz inflammables ;
- d) MMA Canada exploitait ses trains avec un seul conducteur, nonobstant le fait que TC savait qu'ils transportaient des gaz de schiste de Bakken, très volatils et explosifs et que ce transport présentait des dangers importants;
- e) L'état déplorable de la voie ferrée de MMA de Lac-Mégantic à la gare de triage de CP à Côte Saint-Luc, Montréal et qui était, en partie, considérée comme voie exemptée, a fait l'objet de nombreuses limites de vitesse et était dans un état vétuste et tout à fait inapproprié pour le transport des gaz de schiste de Bakken ou de pétrole brut ou d'autres substances dangereuses ;
- f) TC savait que les trains transportant les gaz de schiste de Bakken doivent uniquement être transportés par des entreprises ferroviaires de classe I et non par exploitant comme MMA Canada et/ou MMAR, mais a omis de

prendre des mesures pour empêcher le Train de circuler sur les voies exemptée de MMA avec une entreprise déficiente;

53.8.2 Compte tenu de cette connaissance, TC avait la responsabilité première de bien superviser, gérer, surveiller et faire respecter ses propres règlements, y compris l'adhésion à un Système de Gestion de Sécurité («SGS»), ainsi que la responsabilité de suspendre le transport de tous les gaz de schiste de Bakken de Côte Saint-Luc, Québec à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, face à la non-conformité connue de la MMA Canada. Toutefois, TC n'a pas pris les mesures appropriées pour s'assurer d'une opération sûre et sécuritaire de MMA Canada et il est donc responsable vis-à-vis les membres du recours collectif en raison de son laxisme dans ce domaine ;

**TC savait que MMA Canada avait le pire dossier de sécurité de tous les transporteurs ferroviaires en Amérique du Nord et TC a fait défaut de sanctionner ou établir une surveillance effective de MMA Canada**

53.8.3 Selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada, MMA Canada a participé à au moins 129 accidents depuis 2003 au Canada seulement, y compris 14 déraillements sur des voies principales, ce qui en fait l'opérateur ferroviaire le plus dangereux en Amérique du Nord ;

53.8.4 En plus de ce relevé d'accidents de MMA Canada, TC a effectué également une série d'enquêtes et d'interventions auprès de MMAR et/ou MMA Canada au cours de cette période ;

53.8.5 Le 23 juin 2004, 5 octobre 2004, avril 2005, 29 novembre 2005, 21 juin 2006, 3 mai 2007, 19 décembre 2007, 25 janvier 2008, 3 mars 2008, 8 octobre 2008, 22 mai 2009, 8 juin 2009, 17 juillet 2009, 14 octobre 2011, 21 février 2012, 23 février 2012, 29 février 2012, 2 mars 2012, 31 août 2012 et le 22 mai 2013, MMAR et/ou MMA Canada ont contrevenu à plusieurs sections du REF ;

53.8.6 Lorsqu'il y eu des sanctions contre MMAR et/ou MMA Canada, la plupart de ces infractions impliquait spécifiquement des violations à l'article 112 du REF, qui comprenait le défaut d'appliquer correctement les freins aux trains stationnaires, y compris le 5 octobre 2004, avril 2005, 29 novembre 2005, 21 juin 2006, 3 mai 2007, 17 juillet 2009, 14 octobre 2011 et le 23 février 2012, le tout tel qu'il appert d'une copie d'une liste des interventions de TC avec MMA Canada, produite comme **pièce R-18.1** ;

53.8.7 Les communiqués gouvernementaux internes de TC ont révélé à au moins (1) une reprise un incident de *"train à la dérive"* de la MMA Canada, étant une preuve supplémentaire de la non-conformité répétée de MMA Canada ou MMAR aux règles du REF. En effet, TC a spécifiquement noté le 2 mars

2012 dans ses rapports de sécurité concernant MMA Canada et MMAR (pièce R-18,1) les défauts répétés de ces exploitants à appliquer adéquatement les freins et qu'on pourrait:

**« ... raisonnablement s'attendre à évoluer vers une situation dans laquelle une personne pourrait être blessée ou malade, ou pourrait représenter un danger pour l'environnement ou des biens matériels »;**

53.8.8 Malgré l'existence de ces violations répétées dans la période précédant le déraillement du Train, TC a totalement échoué dans l'imposition de quelconques sanctions à l'égard de ces incidents. Ainsi, MMA Canada et MMAR ont continué leurs opérations en non-conformité avec règles de sécurité du REF et sans respect de la réglementation;

53.8.9 TC a effectué une vérification de MMA Canada du 8 au 24 mars 2010. Cette vérification a porté sur les procédures à suivre en vertu du REF, du fret ferroviaire, l'inspection des freins des trains de passagers et les règles de sécurité (règlement sur les freins), l'inspection des wagons de fret ferroviaire et les règles de sécurité (règlement sur les wagons de marchandises) et d'autres éléments associés au SGS;

53.8.10 La vérification a révélé de très sérieuses déficiences dans le processus documenté de MMA et dans les procédures d'exécution des tests de compétence, inspection des trains et des essais de freins de train et dans l'analyse des résultats d'essai, des actions correctives et des suivis ;

53.8.11 La phase de vérification a révélé une application incohérente des processus et la non-conformité avec les règles du REF. La vérification a révélé qu'un certain nombre d'employés n'était pas du tout familiarisé avec le REF ;

53.8.12 Un suivi de la vérification a été effectué par les inspecteurs aux équipements en septembre 2010 et les résultats n'étaient pas concluants. Une inspection ultérieure a été ensuite réalisée pour vérifier la conformité avec les règles de fonctionnement en portant une attention particulière lors de la vérification. Ce suivi a été fait en octobre 2011 et le non-respect des règles a, encore une fois, été noté ;

53.8.13 Une vérification auprès de MMA Canada pour l'implantation d'un Système de Gestion de Sécurité (SGS) en conformité avec l'exploitation des trains en se concentrant sur la gestion des accidents et incidents impliquant l'exploitation des trains et des employés tels que définis par le *Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires* (DORS/87-150) a été effectuée par Transports Canada d'octobre à novembre 2012 ;

53.8.14 Tandis que TC effectuait des inspections, lesquels ont éprouvé plusieurs problèmes de base, y compris, mais non limitativement :

- a) une concentration trop étroite sur les outils et les conseils fournis aux inspecteurs qui manquaient d'éléments-clés et qui les empêchaient de voir efficacement à la planification, réalisation, conclusions et suivi des constats,
- b) l'absence d'un plan d'assurance qualité afin de voir à l'amélioration continue des opérations de surveillance de la sécurité ferroviaire,
- c) un nombre insuffisant d'inspecteurs qui avaient des mandats ambigus, et
- d) un manque ou une absence totale de renseignements clés incluant une évaluation des risques et informations sur les sections de voie ferrée utilisée pour transporter des marchandises dangereuses ;

53.8.15 TC a été déficient dans l'établissement d'un plan efficace pour lequel ses agents pouvaient correctement vérifier la conformité des chemins de fer fédéraux de MMA Canada avec les normes de sécurité et dans la surveillance de ses agents. Plus important encore, TC n'avait aucun plan pour améliorer son système de vérification;

53.8.16 TC a manifestement été déficient et fait preuve de grave négligence dans son rôle de surveillance en n'établissant pas un protocole de surveillance efficace ou durable relativement à la non-conformité de MMA Canada avec son règlement d'application. Ainsi, TC n'a pas fourni un niveau minimum d'assurance que MMA Canada était exploité de façon sécuritaire (ce qui était son mandat) ;

#### **TC a permis que des matières dangereuses soient transportées sur des voies désignées « exemptées »**

53.8.17 Le tronçon de la voie ferrée de MMA Canada sur laquelle le Train roulait dans l'est du Québec via Lac-Mégantic a été désigné comme une voie exemptée. Une voie exemptée est une classe de voie en dessous de la classe 1 en raison d'un entretien déficient. Si une voie est désignée comme « exemptée », il y aura alors une limitation de vitesse où les trains peuvent rouler à un maximum de 10 mi/h, et ne **peuvent transporter des passagers et des marchandises dangereuses**. Les voies exemptées ont souvent des problèmes de sécurité importants, tels que des rails brisés et traverses défectueuses, ce qui peut causer des déraillements, comme mentionné dans les communications internes de TC ;

53.8.18 TC ne savait pas que MMA Canada n'était pas autorisé à transporter des marchandises dangereuses sur cette voie exemptée et pourtant, il a néanmoins permis le transport presque quotidien des gaz de schistes de Bakken, hautement inflammables et volatiles en violation de ses

obligations. Dans les circonstances, TC était tenu de prendre des mesures immédiates pour mettre fin à toute expédition de marchandises dangereuses, y compris les gaz de schiste sur cette voie exemptée, mais a échoué dans sa responsabilité de prendre des mesures significatives. S'il avait exercé sa fonction de contrôle adéquatement, le déraillement catastrophique ne se serait pas produit ;

### **TC a autorisé la « conduite des trains par un seul conducteur » pour le transport des matières dangereuses**

53.8.19 Vers ou autour de juillet 2009, MMA Canada a demandé la permission d'exploiter leurs trains avec un seul conducteur dans la région de Lac-Mégantic. TC a remarqué, à cette époque, que cette initiative pouvait amener un changement significatif dans les opérations et un risque beaucoup plus grand pour les communautés environnantes comparativement au temps où il comptait (2) deux conducteurs à son bord. En outre, le risque accru de déraillement d'un train était également connu par TC au moment où il a donné l'autorisation de conduite par un seul conducteur ;

53.8.20 En outre, vers ou autour de décembre 2011, MMAR et MMA Canada souhaitaient agrandir les régions où elles pouvaient circuler avec un seul conducteur. De la même façon, TC a noté que cela provoquerait un changement significatif dans les opérations et présenterait un risque important pour l'équipage et les communautés environnantes ;

53.8.21 Malgré ces drapeaux rouges et des risques de sécurité accrus pour le personnel, les communautés et les propriétés, tel qu'indiqué dans ses communications internes, TC a néanmoins permis à MMAR et MMA Canada la circulation avec un seul conducteur via Lac-Mégantic ;

53.8.22 En outre, TC a négligé d'examiner cette politique d'un seul conducteur quand MMA a commencé à transporter des marchandises hautement volatiles et dangereuses, y compris les gaz de schiste de Bakken. TC a été grossièrement négligent en permettant que MMA transporte des marchandises dangereuses avec un seul conducteur ;

### **Le rapport du Vérificateur général du Canada**

53.8.23 Le Bureau du vérificateur général du Canada a effectué une vérification de la performance de TC et son rôle dans la surveillance de la sécurité ferroviaire à l'automne 2013. Des conclusions importantes qui étaient connues par Transports Canada avant l'accident ont été faites dans ledit rapport et sont détaillées ci-dessous, le tout tel qu'il apparaît plus en détail d'une copie de ce rapport, produite comme **Pièce R-18.2** ;

53.8.24 TC avait approuvé provisoirement et de façon temporaire la moitié du Plan d'intervention d'urgence ("PIU") qui doivent être soumis par les sociétés. Ainsi, des produits dangereux ont été expédiés pendant des années sans que TC ne fasse aucune vérification détaillée des plans d'intervention d'urgence de ses sociétés;

53.8.25 Le vérificateur général a également constaté que:

- a) TC n'a pas un processus de planification axé sur les risques ou un inventaire précis des entreprises qui posent le plus grand risque dans le transport des marchandises dangereuses,
- b) TC « n'a pas une approche cohérente dans la planification et la mise en œuvre des activités de conformité. En conséquence, il ne peut s'assurer que les sites soient inspectés selon les risques les plus élevés »,
- c) Dans les cas examinés par le Vérificateur, des inspections ont constaté la non-conformité avec les règlements fédéraux pour le transport de marchandises dangereuses, près des trois quarts des mesures sont montrées comme incomplètes ou sans éléments de preuve, et où aucunes corrections n'ont été prises, et
- d) Une précédente vérification interne de TC (2006) avait identifié des lacunes similaires dans les pratiques de gestion de TC, dont plusieurs n'avaient toujours pas été modifiées ;

53.8.26 TC avait promis d'appliquer les recommandations, notamment l'amélioration de la traçabilité des produits dangereux et le suivi des risques de sécurité identifiés par ses inspecteurs. Mais en avril 2013, il n'avait toujours pas pleinement respecté les principales recommandations du Vérificateur général, y compris celles relatives aux rôles et responsabilités en matière d'inspection et d'application dans l'industrie. Et en conséquence, le délai de conformité a été prolongé jusqu'en avril 2014;

**Manquement de l'Agence canadienne des transports de vérifier que MMA Canada était suffisamment assurée**

53.8.27 En accord avec le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer* au paragraphe 92 (3) de la *Loi sur les Transports au Canada*, l'Office des transports du Canada est tenu de procéder à une évaluation des risques afin de déterminer si la couverture d'assurance de responsabilité civile est suffisante. Malgré sa connaissance du piètre bilan de la MMAR, tel qu'indiqué aux présentes et malgré le potentiel colossal des dommages-intérêts lors du transport de matières dangereuses, y

compris les gaz de schiste, l'Agence n'a pas procédé à une évaluation appropriée du risque et a omis de faire en sorte que MMAR et ses sociétés affiliées soient convenablement et correctement assurées en cas d'accident ;

53.8.28 Au moment où XL a conclu son contrat d'assurance avec MMA Canada en avril de 2013, l'Agence était parfaitement au courant du bilan médiocre de MMA Canada, comme détaillé ci-dessus, ainsi que le fait que MMA Canada effectuait les livraisons régulières (presque tous les jours) de matières dangereuses sous forme de gaz de schiste très volatils par convoi de Montréal, au Québec à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. En conséquence, le risque d'un accident important et dévastateur était extrêmement élevé ;

53.8.29 Toutefois, à ce moment XL a conclu un contrat pour fournir une assurance à MMAR (police no RLC003808301, tel qu'il appert plus en détail d'une copie de la police d'assurance, produite, sous scellée, comme **pièce R-18.2.1**) en vigueur le 1er avril 2013, ou à tout moment par la suite, mais l'Agence n'a pas procédé à une évaluation appropriée des risques et a totalement omis de s'assurer que MMA Canada et ses sociétés affiliées soit convenablement et correctement assurées en cas d'accident.

#### **La responsabilité de CP Rail dans le déraillement du train**

a) La réorganisation intra société de CP Rail et le licenciement massif d'employé, y compris les employés s'occupant de la sécurité ferroviaire et de la sélection des ouvriers d'entretien et autres à Côte Saint-Luc, Québec

53.8.30 Au printemps 2012, Pershing Square Capital Management ("Pershing Square"), un fonds d'investissement de New York, a pris le contrôle du Conseil d'administration de CP Rail grâce à « une bataille de procuration », après avoir acquis plus de 14 % des détenteurs d'actions ordinaires, ce qui en fait le principal actionnaire de CP Rail ;

53.8.31 Après cette prise de contrôle, Pershing Square a nommé Hunter Harrison comme nouveau chef de la direction de CP Rail. Conformément aux directives du Conseil d'administration, Harrison a entrepris un plan de réduction substantiel des coûts, pour éliminer plus de 4 000 postes, y compris plus de 20 % de l'ensemble des employés de la société. Ceci inclus un grand nombre de travailleurs de chantier dans la cours de triage de CP Côte Saint-Luc, Québec, ainsi que des centaines de postes de formation en matière de sécurité et d'entretien ;

53.8.32 Dans le même temps, CP Rail a considérablement augmenté ses activités de transport de pétrole brut par chemin de fer de la côte ouest américaine et plus précisément dans la région de Bakken au Dakota du Nord, vers les raffineries de la côte est américaine, y compris vers la raffinerie d'Irving Oil

au Nouveau-Brunswick. CP Rail savait que le transport de gaz de schiste impliquait des trains plus longs et plus lourds. Il était aussi connu que certaines voies secondaires de CP Rail, y compris les lignes déjà vendus au Québec à l'intimée MMA Canada, devaient être considérablement amélioré afin d'accueillir ce genre de trains plus lourds et plus longs, transportant du pétrole brut et que cela comportait des risques accrus ;

53.8.33 Cependant, afin d'engendrer un meilleur bénéfice sur le transport des trains et, conformément aux exigences de ses accords de "partenariat" avec MMA, Dakota Plains et World Fuel, tel que décrit ci-dessous, CP, l'«organisatrice» de l'expédition, a choisi d'ignorer ces problèmes de sécurité en ce qui concerne MMA et ses voies ferrées et a choisi la route de MMA Canada pour livrer les gaz de schiste à Irving Oil. C'est la même route choisi par CP, comme «organisatrice» de ces livraisons qui remonte au 2 novembre 2012. Depuis cette époque, CP a expédié 3 830 wagons pétroliers sur la ligne MMA à la raffinerie d'Irving. CP savait aussi, ou a fermé les yeux sur le fait que tous ces convois étaient mal identifiés, tel que décrit ci-dessus (pièce R-1D2);

b) Le partenariat entre CP Rail, les intimés World Fuel, Dakota Plains et autres filiales a permis le développement d'une installation de transbordement de 50 millions \$ dans la région de Bakken au Dakota du Nord

53.8.34 En 2012, la direction de CP Rail, la direction du conseil d'administration et son premier actionnaire, Pershing Square, ont décidé d'augmenter substantiellement les recettes en transportant plus de gaz de schiste de la région de Bakken au Dakota du Nord vers la côte est américaine. CP Rail a élaboré un plan pour déplacer le pétrole brut de Bakken grâce à une série d'accords de partenariat avec les intimés World Fuel et Dakota Plain pour approvisionner les raffineries de la côte est, y compris la raffinerie exploitée par les intimées Irving Oil au Nouveau-Brunswick. CP Rail et ses partenaires, World Fuel et Dakota Plains et ses filiales étaient bien conscients qu'ils offraient de livrer des produits très volatiles et des gaz de schiste à des prix de transport réduits afin d'augmenter ses revenus et bénéfices;

53.8.35 En vertu de cette entente, CP Rail a accepté de transporter des gaz de schiste de Bakken, hautement volatile, en utilisant les wagons DOT-111, qui étaient reconnus comme étant beaucoup moins cher à acquérir et à exploiter, mais sont également connus pour être beaucoup plus dangereux et inapproprié pour le transport sécuritaire des gaz de schiste de Bakken. L'utilisation de ces wagons moins chers, insalubres et dangereux a été faite afin de maximiser les profits de CP Rail et ses partenaires en permettant à CP Rail d'offrir des prix de transport réduits aux acheteurs.

53.8.36 Dans le cadre des accords de partenariat entre CP Rail, World Fuel, Dakota Plains et leurs filiales, elles ont convenu de construire un embranchement au Dakota du Nord pour charger les gaz de schiste de Bakken à partir d'un terminal de chargement de 50 millions. CP Rail a été le seul « partenaire ferroviaire », autorisé à utiliser cet embranchement pour le transport du brut de Bakken aux raffineries de la côte est ;

53.8.37 CP Rail a développé cette installation en collaboration avec ses partenaires World Fuel et Dakota Plains, comme une partie d'un grand projet pour le développement du transport du pétrole brut de Bakken au Dakota du Nord vers la côte est américaine. CP Rail a participé à un autre accord de coentreprise avec World Fuel et Dakota Plains pour transporter du sable du Wisconsin jusqu'au Dakota du Nord par le réseau de CP Rail afin d'être utilisé dans le processus de fracturation hydraulique dans la région de Bakken ;

c) La relation entre CP Rail et MMAR et/ou MMA Canada

53.8.38 En 2002, le CP Rail a vendu l'ensemble de ses voies ferrées à l'est de Montréal qui passe par la province du Québec et de l'état du Maine et la connexion par le Nouveau-Brunswick avec MMAR, ceci incluant la voie qui transportait le Train à Lac-Mégantic. Après cette vente, ainsi que d'autres, CP Rail a entretenu une relation de partenariat étroite avec MMAR et a agi comme un « partenaire d'échange principal » avec MMAR en ce qui concerne les expéditions ferroviaires qui passe par Montréal. CP Rail et MMAR maintiennent un ensemble d'accords commerciaux, mutuellement bénéfiques, pour coordonner la livraison des trains du réseau ferroviaire CP par l'intermédiaire de Montréal et à travers le réseau de voies ferrées de MMAR au Nouveau-Brunswick, dans l'est du Canada ;

53.8.39 A la suite de ces accords et ce partenariat, CP Rail avait une connaissance intime des normes d'opérations inférieures de MMAR, son dossier de sécurité médiocre et le manque d'entretien de ses voies et locomotives. En outre, CP Rail était bien au courant des politiques de personnel insuffisant et de sécurité déficiente utilisés par MMAR, y compris l'utilisation d'un (1) seul ingénieur sur des trains lourds et plus longs, comme le Train, transportant des liquides très volatils de pétrole brut Bakken sur les rails aux normes inférieures à celles exigées;

53.8.40 CP Rail était au courant en permanence que le réseau de voie ferrée de la MMAR dans l'est du Québec, y compris celle qui traverse Lac-Mégantic, était une voie exemptée, qui fonctionnait sous réserve de nombreuses limites « vitesse réduite » et était totalement inappropriée pour le transport de train lourds transportant des quantités importantes de pétrole brut de Bakken. Cette voie exemptée ne convenait pas pour un lourd train de 72

wagons de pétrole de Bakken qui a déraillé à grande vitesse à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 ;

53.8.41 En juillet 2013, CP Rail était également au courant que MMA avait un taux moyen de 38,81 accidents et incidents par million de miles parcourus, (qui est plus de deux fois la moyenne nationale américaine de 17,15), dans la période de 2003 à 2012. CP Rail savait également que le record de MMA a été encore pire dans d'autres catégories, y compris les incidents tels que les fuites de matières dangereuses où MMA avait un taux de 11,87, qui était de plus de 3 fois le taux national de 3,41. CP Rail a reconnu que cela résultait de sa détermination (après le rachat par Pershing Square) à développer des meilleurs affaires en transportant du pétrole brut de Bakken avec des trains beaucoup plus grands et plus lourds, et qu'il serait nécessaire de mettre à niveau une grande partie des voies utilisées pour ce genre de trains;

53.8.42 CP Rail était au courant qu'il opérait sur des voies «vintage » des années 1950 et que ses tronçons devaient être mis à jour à des coûts importants pour pouvoir effectuer en toute sécurité le transport par trains de ces liquides volatils. Il était au courant durant toute la période avant le déraillement que le système de rail de MMAR était tout aussi déficient et incapable de transporter en toute sécurité des trains lourds de pétrole brut de Bakken vers l'est du Québec;

53.8.43 CP Rail était également au courant que le défendeur Burkhart, président de MMAR, était connu comme ayant le pire bilan de sécurité de tous les chemins de fer en Amérique du Nord et avait reçu l'ordre depuis 1997 par la Federal Railroad Administration des États-Unis, en ce qui concerne les autres chemins de fer qu'il contrôle, de se conformer à des "mesures correctives strictes" pour améliorer la sécurité des chemins de fer qu'il exploite. MMA avait, à la connaissance de CP Rail et des autres intimés, un dossier de « *train à la dérive* », marées noires, déraillements et autres problèmes semblables dans la période précédant le déraillement du Train;

53.8.44 Malgré ces indicateurs clairs, CP Rail et les autres intimés ont décidé d'expédier le convoi vers Lac-Mégantic avec la connaissance, que le déraillement mettant en cause l'explosion catastrophique de 72 wagons transportant du pétrole brut de Bakken, était non seulement possible, mais hautement probable. Ainsi, les intimés sachant cela, non pourtant rien fait pour empêcher une catastrophe à retardement. Cela est pourtant arriver dans les premières heures du 6 juillet 2013, provoquant la mort par incinération de 47 personnes résidant à Lac-Mégantic, la destruction du centre-ville et les ravages indescriptibles de milliers de membres du groupe;

d) La connaissance des intimées de la nature extrêmement instable et explosible des gaz de schiste de Bakken

53.8.45 CP Rail a conclu des contrats avec les intimées Irving Oil, les intimées World Fuel, Dakota Plain et autres connus par CP Rail, pour transporter les 72 wagons pétroliers de Newtown au Dakota du Nord à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. CP Rail était chargé de la sécurité du Train et tous les aspects de l'expédition par rail sur tout le trajet du Dakota du Nord jusqu'au Nouveau-Brunswick ;

53.8.46 CP Rail a déplacé le convoi de 72 wagons de l'installation de transbordement de Dakota Plains à Newtown, Dakota du Nord vers la gare de triage de CP Rail à Côte Saint-Luc au Québec. À ce moment, CP Rail a sous-traité avec son partenaire MMA, et a utiliser les locomotives de MMA et le système ferroviaire pour transporter le convoi de 72 wagons sur la voie ferrée médiocre de MMA de Montréal via l'est du Québec et du Maine, jusqu'à la raffinerie d'Irving Oil au Nouveau-Brunswick ;

53.8.47 En 2012, CP Rail, les intimées World Fuel et Dakota Plains étaient bien au fait que les gaz de schiste de Bakken étaient très volatils et explosifs et étaient capable d'ébullition et avaient des émissions de gaz élevées pendant le transport conjugué avec des vapeurs à forte pression. Ces conditions volatiles étaient connues pour créer des conditions très dangereuses dans lesquelles il y avait une forte probabilité d'explosion si les wagons-citernes se rompaient lors d'un déraillement. Le CP connaissait également le mauvais étiquetage répété des wagons-citernes depuis novembre 2012 lorsque des envois via Lac Mégantic ont commencé. CP Rail et ses partenaires étaient bien au courant de cette information vers 2012 et au premier semestre de 2013 ;

53.8.48 CP Rail était également au courant que la nature volatile des gaz de schiste de Bakken n'était pas conforme à la classification des transports pour ces liquides comme classe III groupe d'emballage III, qui a été souvent utilisé par les producteurs de pétrole, les expéditeurs et les importateurs dont les intimées Irving Oil en ce qui concerne les gaz de schiste de Bakken, le tout tel qu'appert d'une copie de CP, **pièce CP-7**, du connaissance de CP Rail pour l'unité de train 282, produite comme **pièce R-18.3** ;

53.8.49 CP Rail était au courant que si les gaz de schiste de Bakken avaient été correctement classés sous l'étiquette classe II (gaz inflammables) ou classe III (liquides inflammables) et comme groupe d'emballage I, cette classification des matières dangereuses n'aurait pas permis l'expédition des gaz de schiste de Bakken autrement que par des exploitants tels que le CP et le CN et n'aurait pas permis l'envoi des gaz de schistes par les voies ferrées de MMA dans l'est du Québec et par la ville de Lac-Mégantic.

Cependant, CP Rail et ses partenaires autorisés, a aidé à ou ont fait preuve d'aveuglement en ce qui concerne l'erreur d'étiquetage des intimées Irving Oil et des autres intimées des gaz de schiste de Bakken expédié à la raffinerie d'Irving Oil afin de permettre le transport moins cher des gaz de schiste par les voies ferrées de MMA conformément au partenariat de CP Rail avec MMA ;

53.8.50 CP Rail et les autres intimés savaient qu'à la suite de la classification du pétrole brut de Bakken, selon lequel le contenu était de « classe III groupe d'emballage III » (pièce R-18, 3) que cela seraient considéré comme des liquides inflammables moins dangereux, et qu'à ce titre, CP Rail pourrait utiliser le système de voie ferrée en mauvais état et peu coûteux de MMA pour expédier les gaz de schiste via Lac-Mégantic à la raffinerie des intimées Irving Oil. Malgré cette connaissance, CP Rail a décidé d'expédier les gaz de schiste des intimées World Fuel aux intimées Irving Oil en utilisant une route beaucoup moins cher, mais moins bien entretenue et plus dangereuse de MMA et sans passer par un plus long, mais beaucoup plus sûr itinéraire, celui des voies du CN ;

e) Décision de CP Rail d'ignorer les problèmes avec la locomotive défectueuse utilisée par MMA pour tirer le train de la gare de triage de CP à travers l'est du Québec en passant par Lac-Mégantic

53.8.51 Tel que reconnu par CP Rail, le Train a été transporté par CP Rail, Dakota du Nord dans le nord des États-Unis, vers le Canada et Montréal durant une canicule exceptionnelle. La vague de chaleur a permis au gaz de schiste de devenir encore plus volatile en raison de certains gaz qui bouillaient pendant le transport, qui a élevé la pression de vapeur de façon spectaculaire à l'intérieur des voitures DOT-111. Cette pression élevée a causé les émissions périodiques de gaz d'hydrocarbures et gaz de sulfure d'hydrogène à bord des wagons citernes. Les émissions de ces gaz a fourni un avertissement supplémentaire et complémentaire à CP Rail de la volatilité inhabituelle du contenu des 72 voitures DOT-111 en raison de ces conditions météorologiques extrêmes;

53.8.52 Les employés de CP Rail ont ignoré des preuves que les conduits d'évacuation des gaz sur les citernes pendant le voyage de plus de 2 700 kilomètres de North Dakota à Montréal ou ont fait preuve d'aveuglement volontaire d'un danger imminent en raison de précaution de sécurité incorrect. De même les employés de MMA et les employés de triage ferroviaire de CP Côte Saint-Luc ont échoué dans l'étude des analyses pour déterminer la volatilité extrême des gaz de schiste de Bakken transportés par MMA sur le train le 5 et 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, Québec ;

53.8.53 CP Rail a mis l'unité de train de MMA dans sa cour de triage à Côte Saint-Luc, Montréal. Ce faisant, les employés de CP Rail ont fait défaut de

prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les gaz de schiste transportés par MMA soit étiquetés de façon appropriée pour être expédiés de manière sûre ;

53.8.54 Les employés de CP Rail et MMA étaient au courant que la locomotive de tête utilisée pour transporter le train de MMA de Montréal à Lac-Mégantic avait un moteur visiblement défectueux, le tout tel qu'il apparaît d'une copie de l'image de ce moteur, produite comme **pièce R-18.4**. Néanmoins, ce moteur a été utilisé comme locomotive de tête en sachant que son système de frein pneumatique serait le système principalement utilisé pour freiner le train et, comme ce fut le cas dans la soirée du 5 juillet 2013, si le train était laissé «stationné » sans la présence de l'ingénieur, ce système de freinage était indispensable pour prévenir un accident catastrophique résultant en un train à la dérive;

53.8.55 Cependant, le personnel CP Rail qui a assemblé le train de MMA n'a pris aucune mesure concernant le moteur défectueux et au lieu de cela, a utilisé la locomotive de tête défectueuse plutôt qu'une autre locomotive de MMA ou de CP Rail locomotive en bon état de fonctionnement. Cette locomotive de tête défectueuse a pris feu à Nantes (Québec) à environ 23:00 le 5 juillet 2013, alors que le Train était stationné sans ingénieur à bord. À ce moment, le circuit de freinage pneumatique de la locomotive défectueuse était le seul système de frein qui aurait pu empêcher le train de dériver vers le bas de la voie de Nantes à Lac-Mégantic ;

53.8.56 Par suite de l'action ou l'inaction de CP, comme décrit ci-dessus, le déraillement est survenu ;

### **Mesures règlementaires après le déraillement du train**

#### **a) L'agence américaine Federal Railroad Authority**

53.9 Après le déraillement du train, la FRA a expédié une lettre (pièce R-1E.3) adressé à l'Institut pétrolière américaine expliquant ses préoccupations, notamment «*the proper classification of crude oil being shipped by rail, the subsequent determination or selection of the proper tank car packaging used for transporting crude oil, and the corresponding tank car outage requirements*»;

53.10 Cette lettre a également noté que puisque le pétrole brut transporté par chemin de fer provient souvent de sources différentes et qu'il est ensuite mélangé, il était essentiel que les expéditeurs déterminent le classement approprié de pétrole brut conformément à l'HMR;

53.11 La FRA a également noté que les vérifications des installations de chargement de pétrole brut indiquaient que la classification de pétrole brut était fondée

uniquement sur la base des informations fournies par le cosignataire du transporteur sans que l'expéditeur soit conscient de la validité des valeurs fournies sur le pétrole brut. Ces vérifications ont indiqué en outre que les données de l'FDSM ne provenaient pas de tests menés récemment et qu'une mauvaise classification pouvait se produire. Ces pratiques constituent une mauvaise utilisation des exceptions d'emballage de pétrole brut de l'HMR et reflètent les infractions subséquentes de l'HMR;

53.12 La FRA a également conclu que lorsque le pétrole brut est chargé dans des wagons, il est essentiel que soit connu et identifié l'existence et la concentration d'éléments ou de composés spécifiques, ainsi que la corrosivité des produits sur les réservoirs des wagons et des équipements de service. L'identification correcte de ces éléments permet à un expéditeur de s'assurer de la fiabilité du wagon. Une bonne identification permet également à un expéditeur de déterminer s'il existe un besoin pour un revêtement intérieur ou doublure, autres matériaux de construction pour la robinetterie, et les exigences de rendement pour les éléments d'étanchéité des fluides, tels que les joints d'étanchéité et les joints toriques;

53.13 À la suite de ces diverses préoccupations, la FRA a fait savoir qu'elle enquêtait sur la classification du pétrole brut aux États-Unis et si l'étiquetage approprié était apposé sur les wagons lors du transport;

53.14 Un avis de sécurité publié conjointement par la FRA et la PHMSA le 2 août 2013, a réitéré ces inquiétudes au sujet de la classification appropriée du pétrole brut. En particulier, le Comité consultatif a discuté des implications relatives à la sécurité pour que la classification de la catégorie d'emballage soit correcte, cela pouvant affecter les conditions de transport dans le cadre du HMR, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'avis de sécurité en date du 2 août 2013, produite comme **Pièce R-19**;

b) Mise à jour sur l'enquête par le Bureau de la sécurité des transports du Canada

53.15 Le BSTC poursuit son enquête sur le déraillement du train et ses conclusions n'ont pas encore déterminées la ou les causes de la tragédie, mais, dans un communiqué de nouvelles publié le 11 septembre 2013, le BSTC a recommandé que des lettres d'avis de sécurité consultative sur la sécurité ferroviaire soient envoyées à Transports Canada et à la PHMSA, demandant à ces autorités de s'assurer que la classification des marchandises dangereuses transportées soit précisément déterminée et documentée pour un transport en toute sécurité;

53.16 Le communiqué et les lettres mentionnées ont également recommandé que l'examen préliminaire des résultats des tests BSTC relativement aux niveaux de risque causé par les wagons transportant du pétrole brut ne soit pas

documenté avec précision. En particulier, les gaz de schiste ont été décrits comme étant transportés d'une manière qui présentait un danger moindre, comme un liquide inflammable moins volatile et, comme indiqué précédemment, toute la cargaison a été étiquetée comme produit PG III;

53.17 Le BSTC a également noté que le point d'ignition inférieur des gaz de schiste explique, en partie, pourquoi ils s'enflamment très rapidement une fois que les wagons de modèle DOT-111 ont été percés et a également remis en question la suffisance des wagons de modèle DOT-111 pour son utilisation dans le transport de grandes quantités de liquides inflammables à un point d'ignition bas;

53.18 D'autres analyses continuent d'être effectuées sur les échantillons de produits ainsi que sur les composantes des wagons comme on peut le constater dans une lettre consultative sur la sécurité ferroviaire du BSTC à Transports Canada (pièce R-1E.7) et le tout tel qu'il apparaît plus amplement d'une copie d'un communiqué de presse et une copie de la lettre à la PHMSA, en date du 11 septembre 2013 et produite comme **Pièces R-20 et R-21**, respectivement

#### D) Les fautes

Les intimées avaient le devoir envers les requérants et les membres du groupe de se conformer aux règles de conduite, usages ou la loi pour assurer le transport sécuritaire des gaz de schiste et le bon fonctionnement du train;

54.1 Les intimées avaient le devoir envers les requérants et les membres du recours collectif d'exercer une diligence raisonnable dans la détermination du mode de transport, le chemin de fer, l'opérateur ferroviaire et les wagons-citernes utilisés pour transporter les gaz de schiste du Dakota du Nord au Nouveau-Brunswick, et faire preuve d'une diligence raisonnable dans l'expédition des gaz de schiste du Dakota du Nord au Nouveau-Brunswick.

Le déraillement et les blessures et dommages qui en résultent ont été causés par les fautes des intimées elles-mêmes, ainsi que les fautes de leurs agents ou employés, de qui elles sont responsables, incluant mais non limitativement:

#### **A. En ce qui concerne les intimées pétrolières et les intimées productrices de pétrole :**

a.a) elles ont omis de s'assurer que le produit brut soit suffisamment bien traité et séparé afin d'éliminer tout contenu significatif de vapeurs volatiles, de gaz et/ou de fractions légères hautement inflammables des gaz de schiste avant qu'il ne soit transporté du Dakota du Nord à Lac-Mégantic ;

- a.b) à titre subsidiaire, elles ont sciemment ajouté ou ont autorisé à faire ajouter ou savaient de l'ajout aux gaz de schiste de quantité de fractions légères de liquides de pétrole hautement inflammables et/ou des vapeurs et/ou des gaz et/ou ont mélangés au pétrole brut avec un condensat ;
- a.c) elles ont omis de faire les examens suffisants pour déterminer la composition des gaz de schiste avant le transport, telles que la classification de l'indice de danger indiqué pour les gaz de schiste et qui ne reflétait pas le contenu des marchandises expédiées ;
- a.d) en omettant de déterminer correctement la composition du contenu des gaz de schiste et en omettant de classer correctement le degré de risque des gaz de schiste, elles ne pouvaient pas déterminer correctement les besoins d'expédition des gaz de schiste, y compris si les gaz de schiste avaient besoin de transport via des wagons sous pression renforcés plutôt que des wagons de modèle DOT- 111;
- a) elles ont omis et/ou négligé de prendre les précautions raisonnables ou à veiller à ce que les gaz de schiste soient transportés correctement et en toute sécurité;
- a.1) elles ont omis et/ou négligé de prendre les précautions raisonnables ou à veiller à ce que les gaz de schiste soient correctement et clairement identifiés comme des produits dangereux;
- b) elles ont omis et/ou négligé de prendre les précautions raisonnables ou veiller à ce que les gaz de schiste ne soient pas transportés dans des wagons-citernes DOT-111, et/ou qu'ils soient transportés dans des wagons DOT-111 suffisamment renforcés pour améliorer la sécurité en cas de collision;
- c) elles ont omis et/ou négligé d'inspecter ou de faire une inspection adéquate du train et de son équipement avant de l'autoriser à être utilisé pour transporter les gaz de schiste;
- d) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un transporteur ferroviaire prudent et qualifié, avec une bonne réputation en matière de sécurité dans le transport des gaz de schiste;
- d.1) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un transporteur ferroviaire prudent et qualifié, avec une main-d'œuvre suffisante, afin d'assurer la sécurité du train et ainsi éviter de laisser le Train transporter des matières dangereuses sans une surveillance adéquate;

- d.2) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un transporteur ferroviaire prudent et qualifié, possédant des équipements ferroviaires en bon état de fonctionnement;
- d.3) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un transporteur ferroviaire prudent et qualifié qui était suffisamment solvable et assuré dans le cas où un tel accident se produit et afin que des compensations suffisantes soient versées aux Requérants et les membres du groupe, y compris ceux décédés et/ou blessés à la suite du déraillement du Train;
- e) elles ont omis et/ou négligé de prévoir le risque de déraillement dans les présentes circonstances, alors qu'elles auraient raisonnablement dû le faire et elles ont omis et/ou négligé de prévenir qu'un tel incident se produise;
- f) elles ont omis et/ou négligé de promulguer, mettre en œuvre et faire respecter les règles et directives adéquates relatives au fonctionnement sécuritaire du train conformément à toutes les normes industrielles et réglementaires;
- g) elles ont embauché des employés et des agents incompetents et en nombre insuffisants, et sont responsables des actes, omissions ou négligences de ceux-ci;
- h) elles ont omis ou négligé de donner des instructions claires et de former correctement leurs employés sur la manière de faire fonctionner le train en toute sécurité et d'avoir des normes et protocoles adéquats;
- i) elles ont permis qu'une situation dangereuse se produise, alors que des actions raisonnables auraient pu empêcher le déraillement et/ou, à tout le moins, limiter les dommages qui se sont produits;

**B. En ce qui concerne les intimés Rail World :**

- a) Ils ont omis et/ou négligé de prendre les précautions raisonnables ou faire en sorte que le Train soit en toute sécurité lorsqu'il a été garé dans la soirée du 05 juillet 2013;
- b) Ils ont omis et/ou négligé de faire une inspection adéquate du Train et de son équipement avant de le laisser sans surveillance dans la soirée du 05 juillet 2013;
- c) Ils ont omis et/ou négligé d'appliquer un nombre suffisant de freins à main sur le Train autant avant ou qu'après l'incendie de 23h30 le 05 juillet 2013;

- d) Ils ont omis et/ou négligé d'avoir maintenu le Train en bon état mécanique, apte à l'utilisation en toute sécurité de celui-ci;
- e) Ils ont omis et/ou négligé de prendre les mesures de sécurité appropriées suite à l'incendie;
  - e.1) Ils ont omis et/ou négligé de s'assurer qu'un ingénieur qualifié inspecte le train adéquatement après l'incendie;
  - e.2) Ils ont omis et/ou négligé de contacter l'intimé Harding à la suite de l'incendie pour l'informer que l'incendie était contrôlé, que la locomotive de tête était arrêtée et que les freins pneumatiques ne fonctionnaient pas;
  - e.3) Ils ont omis et/ou négligé de s'assurer que le train était surveillé en tout temps pendant et après l'incendie survenu le 05 juillet 2013;
  - e.4) Ils ont omis et/ou négligé d'appliquer les protocoles de sécurité appropriés et adéquats lors de situations d'urgence;
  - e.5) Ils ont omis et/ou négligé de former adéquatement leurs employés dans les protocoles de sécurité lors de situations d'urgence;
- f) Ils ont omis et/ou négligé de considérer les dangers de laisser le Train sans aucune surveillance sur la ligne ferroviaire principale et situé sur une pente et ce, pour une période de temps prolongée;
- g) Ils ont omis et/ou négligé de prévoir le risque du déraillement dans les présentes circonstances, alors qu'ils auraient raisonnablement dû le faire et ils ont omis et/ou négligé de prévenir qu'un tel accident se produise;
- h) Ils ont omis et/ou négligé de promulguer, mettre en œuvre et faire respecter les règles et directives relatives au fonctionnement sécuritaire du Train;
- i) Ils ont embauché des employés et des agents incompetents, et sont responsables des actes, omissions ou négligences de ceux-ci;
- j) Ils ont permis que des employés et des agents incompetents, dont les capacités d'observation, de perception et de jugement étaient inadéquates, pour faire fonctionner le Train;
- k) Ils ont provoqué et/ou permis que le Train soit conduit par un seul conducteur, en dépit du fait qu'ils savaient ou auraient dû savoir que la présence d'au moins deux (2) conducteurs à bord était la norme habituelle de sécurité dans l'industrie;

- l) Ils ont permis à une personne de faire fonctionner le Train sans qu'elle puisse identifier une situation dangereuse et prendre les mesures appropriées pour l'éviter;
- m) Ils ont omis ou négligé de donner des instructions claires précises et d'entraîner correctement leurs employés sur la manière de faire fonctionner le train en toute sécurité et sur la manière de prendre les mesures appropriées après un incendie;
- n) Ils ont permis qu'une situation dangereuse se produise, alors qu'une action raisonnable aurait pu empêcher le déraillement et/ou limiter les dommages qui en ont résulté;
- o) Ils ont accepté de transporter des matières dangereuses et explosives d'une manière totalement défailante et inadéquate et ainsi n'ont pas réussi à assurer la sécurité du public;
- p) Ils ont permis que MMAR, MMAC, et/ou MMA Canada opère sans une solvabilité adéquate, y compris le maintien à la fois d'un capital suffisant et une couverture d'assurance de responsabilité civile adéquate afin d'être en mesure de payer une compensation suffisante dans le cas où un tel accident se produirait;

**C. En ce qui concerne les intimées locatrices**

- a) elles ont omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables pour faire en sorte que les gaz de schiste soient transportés de manière conforme et sécuritaire;
- b) elles ont omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables pour s'assurer que les gaz de schiste ne soient pas transportés par des wagons-citernes DOT-111 et/ou uniquement dans des citernes DOT-111 qui ont été correctement renforcées;
- c) elles ont omis et/ou négligé de faire les recherches nécessaires en regard de la nature dangereuse et inflammable des gaz de schiste, alors qu'elles auraient dû le faire, faisant en sorte que les matières dangereuses ont été transportées d'une façon non sécuritaire;
- d) elles ont omis et/ou négligé d'inspecter adéquatement le Train et ses équipements avant qu'il soit utilisé pour le transport des gaz de schiste;
- e) elles ont omis et/ou négligé de promulguer, mettre en œuvre et faire respecter les règles et directives relatives au transport sécuritaire des gaz de schiste sur le Train;

- f) elles ont embauché des employés et des agents incompetents et sont responsables des actes, omissions ou négligences de ceux-ci;
- g) elles ont omis ou négligé de donner des instructions claires et d'entraîner leurs employés sur la façon de transporter des gaz de schiste;
- h) elles ont permis qu'une situation dangereuse se produise, alors qu'une action raisonnable aurait pu empêcher le déraillement et/ou limiter les dommages qui en ont résulté;

**D. En ce qui concerne l'intimée CP Rail**

- a) bien qu'elle était familière avec la voie ferrée, étant son précédent propriétaire, et savait que c'était une voie exemptée, elle a quand-même sous-contracté avec MMAR, en dépit de sa mauvaise réputation en matière de sécurité et l'insuffisance de couverture d'assurance;
- b) elle a omis et/ou négligé d'engager un transporteur ferroviaire prudent et qualifié qui était suffisamment solvable, capitalisé et assuré dans le cas où un tel accident se produirait afin d'être en mesure de payer une compensation suffisante aux Requérants et aux membres du groupe, y compris ceux tués ou blessés à la suite du déraillement;
- c) elle a omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables ou à veiller à ce que les gaz de schiste soient correctement transporté en toute sécurité;
- d) elle a omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables ou à veiller à ce que les gaz de schiste soient correctement étiquetés et transportés comme des marchandises dangereuses;
- e) elle a omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables pour s'assurer que les gaz de schiste ne soient pas transportés dans des wagons de modèle DOT-111, et/ou qu'ils soient transportés que dans des wagons de modèle DOT-111 qui ont été correctement renforcés pour améliorer leur sécurité dans le cas d'une collision;
- f) elle a omis et/ou négligé d'engager un transporteur ferroviaire prudent et qualifié avec une bonne réputation en matière de sécurité pour le transport des gaz de schiste;
- g) elle a omis et/ou négligé d'engager un transporteur ferroviaire prudent et qualifié qui aurait engagé un nombre suffisant d'employés pour exploiter leurs trains afin d'assurer la sécurité et n'aurait pas laissé les trains

transportant des marchandises dangereuses et explosives sans surveillance;

- h) elle a omis et/ou négligé d'engager un transporteur ferroviaire prudent et qualifié qui devait conduire que des locomotives en bon état de fonctionnement au lieu de contracter avec MMAR qui avait une mauvaise réputation en matière de sécurité et des voies ferrées exemptées;
- i) elle avait le devoir d'utiliser un transporteur ferroviaire prudent et qualifié qui se conformait aux normes et règlement de l'industrie et qui maintenait un classement approprié en matière de sécurité;
- j) elle a omis et/ou négligé d'inspecter ou de faire adéquatement inspecter le Train et son équipement ou les voies ferrées avant de contracter avec MMAR pour transporter les gaz de schiste;
- k) elle a omis et/ou négligé d'identifier le risque de déraillement du Train dans les circonstances où elle aurait raisonnablement dû le faire, et elle a omis et/ou négligé de prévenir qu'un tel accident ne se produise;
- l) elle a permis qu'une situation dangereuse se produise, alors qu'une action raisonnable aurait pu empêcher le déraillement et/ou limiter les dommages qui en ont résulté;

**E. En ce qui concerne l'intimé le Procureur général du Canada:**

- a) TC n'a pas instauré une vérification efficace afin de vérifier que les chemins de fer fédéraux mettent en place d'un SMS ;
- b) Les vérifications de TC avaient une concentration trop étroite sur les outils et les conseils fournis aux inspecteurs qui manquaient d'éléments-clés qui les empêchaient de voir efficacement à la planification, réalisation, concluant et suivi des constats,
- c) TC n'a pas réussi à mettre en œuvre un plan d'assurance qualité pour continuellement améliorer ses opérations de surveillance en matière de sécurité ferroviaire ;
- d) TC a été déficient pour établir un plan efficace selon lequel ses agents pouvaient correctement vérifier la conformité des normes de sécurité et auquel cas il pourrait surveiller correctement ses agents et TC n'avait aucun plan pour améliorer ce système de vérification déficient ;
- e) TC n'a pas ciblé les chemins de fer à risques plus élevés et les risques de sécurité et n'avait aucun plan d'amélioration ;

- f) TC n'a pas pu déterminer si ses effectifs avaient les compétences requises pour effectuer des inspections et les vérifications du SMS et a omis de former correctement son personnel lors de la vérification des compétences ;
- g) TC n'a pas réussi à faire en sorte que ses employés de terrain aient les compétences nécessaires pour effectuer les vérifications adéquates même s'il a fourni les outils appropriés et dans les deux cas, n'a pas réussi à former des inspecteurs avec les compétences nécessaires pour faire des vérifications du SMS ;
- h) TC n'a pas réussi à mettre pleinement en œuvre les recommandations formulées par le vérificateur général suivant les vérifications de Transports Canada ;
- i) TC a effectué de nombreuses inspections et des vérifications afin d'identifier la non-conformité avec les règlements sur la sécurité ferroviaire, les règles et normes d'ingénierie. Toutefois, TC a manqué à recueillir systématiquement et utiliser les données importantes et pertinentes sur la performance et les risques des chemins de fer pour s'assurer que ses activités de surveillance cible les chemins de fer de risques plus élevés avec les risques sécurité les plus significatifs ;
- j) Malgré le fait qu'il était nécessaire pour les chemins de fer fédéraux, il y a 12 ans, d'implanter un système de gestion de sécurité pour gérer les risques pour la sécurité et se conformer aux exigences de sécurité, TC n'a pas encore pu établir une approche de vérification qui prévoit un niveau minimum de certitude que l'implantation a été faite par les chemins de fer fédéraux;
- k) TC était au courant du piètre bilan de MMA Canada et son manque de respect de la réglementation; Toutefois, il a négligé de prendre des mesures pour surveiller adéquatement la mise en œuvre et l'exploitation de ses politiques, résultant d'un laxisme patent de sa part ;
- l) TC était au courant que les wagons DOT-111 avaient une propension à fuir lors de déraillements et qu'ils n'étaient ni conçus, ni suffisamment sûrs pour le transport des produits dangereux. Toutefois, TC a été grossièrement négligent en ne prenant aucune mesure pour obliger les compagnies de chemin de fer à remplacer les wagons ou pour le transport de matières dangereuses dans des wagons plus sûrs;
- m) TC a manqué à prendre des mesures immédiates pour faire cesser les envois de marchandises dangereuses sur des voies exemptées;

- n) TC n'a pas procédé à une évaluation appropriée des risques en permettant à MMA de faire circuler ses trains avec seulement un (1) conducteur;
- o) TC a échoué à mettre en œuvre et faire respecter les règles et règlements relatifs à l'exploitation sécuritaire du Train ;
- p) TC a échoué ou a été négligent dans l'identification des risques de déraillement du Train dans les circonstances actuelles, où il aurait dû raisonnablement l'avoir fait et il a échoué ou a négligé de prévenir qu'un tel incident ne se produise ;
- q) TC a permis l'existence d'une situation dangereuse de continuer, et en utilisant un effort raisonnable, elle aurait pu empêcher le déraillement du Train et/ou limité l'étendue des dommages qui en ont résulté ;
- r) TC n'a pas correctement surveiller et/ou une conduite diligente en ce qui concerne les activités de MMA, y compris le transport des marchandises dangereuses sur les voies exemptée et l'exploitation des trains à un (1) seul conducteur ;

**F. En ce qui concerne l'agence de transport du Canada:**

- a) Elle a failli de vérifier que MMA Canada et/ou MMAR et ses sociétés affiliées soient convenablement assurées en cas d'accident ;
- b) Elle n'a pas procédé à une évaluation des risques pour déterminer la couverture d'assurance appropriée que devrait posséder MMA Canada et/ou MMAR ;

55.1 Le déraillement du train et les blessures et dommages y résultant ont été causés par les intimés. Les intimés connaissaient ou auraient dû connaître la volatilité des gaz de schiste, les défauts et la mauvaise conception des wagons-citernes DOT-111 utilisés pour le transport des gaz de schiste, et la mauvaise réputation des intimées Rail World en matière de sécurité et du transport d'une substance dangereuse en zone résidentielle.

55.2 Les intimés auraient dû prendre soin de minimiser les risques de sécurité associés au transport des gaz de schiste en s'assurant que le pétrole de schiste soit transporté dans des wagons correctement renforcés avec des caractéristiques de sécurité adéquates afin de réduire l'impact d'une collision et la probabilité de défaillances. En veillant à ce que la compagnie de chemin de fer qui transportait les gaz de schiste ait une bonne réputation en matière de sécurité et un nombre réduit d'accidents. En veillant à ce que tous les employés impliqués dans le transport des gaz de schiste aient reçu une formation

adéquate et que le Train ait suffisamment de personnel travaillant à bord pendant le voyage jusqu'au New Brunswick, ce qu'elles n'ont pas fait;

- 55.3 Cette négligence et/ou l'insouciance et le risque de préjudice pouvant en résulter s'est réalisé envers le public en général et les requérants et les membres du groupe. Les intimés ont sciemment mis en danger la sécurité des requérants et les membres du groupe en expédiant les gaz de schiste, un produit hautement inflammable et dangereux en soi, à travers des zones résidentielles d'une manière qu'elles savaient être dangereuse et qui pouvait entraîner un risque accru de collisions, d'explosions et d'incendies;

## **II. FAITS DONNANT LIEU À UNE ACTION INDIVIDUELLE PAR LES REQUÉRANTS**

### **Le requérant Ouellet**

56. Le requérant Ouellet réside au 4282, rue Mauger à Lac-Mégantic, Québec;
57. Le requérant Ouellet a subi plusieurs pertes importantes en raison du déraillement, entres autres, la mort de sa conjointe, Diane Bizier, avec qui il entretenait une relation sérieuse depuis cinq (5) ans;
58. L'usine où travaillait le requérant Ouellet a dû fermer ses portes pendant trois (3) jours, suite au déraillement, ce qui a entraîné la perte de nombreuses heures de travail et de revenus;
59. De plus, le requérant Ouellet a pris un congé de travail d'une semaine en raison de l'important stress, anxiété et tristesse qu'il a subis;
60. À la suite du décès de sa conjointe, le requérant Ouellet a également subi une perte de soutien, d'affection et de «consortium»
61. Les dommages du requérant sont une conséquence directe et immédiate de la conduite des intimés;
62. En conséquence de ce qui précède, le requérant est justifié à réclamer des dommages;

### **(...)**

63. (...)
64. (...)
65. (...)

66. (...)

67. (...)

68. (...)

69. (...)

70. (...)

71. (...)

### **Le requérant Jacques**

71.1 Le requérant Jacques résidait auparavant au 5142, boulevard des Vétérans, Lac-Mégantic, Québec, en face du parc des Vétérans à Lac-Mégantic;

71.2 Le requérant Jacques et son épouse se sont sauvés de leur maison quelques minutes avant qu'un égout pluvial plein d'essence explose dans sa cour, détruisant à la fois sa maison et son entreprise;

71.3 Si le requérant Jacques et son épouse n'avaient pas réussi à évacuer les lieux, comme ils l'ont fait, ils seraient certainement décédés dans leur maison comme cela est arrivé à beaucoup de leurs voisins;

71.4 La maison du requérant Jacques était une maison patrimoniale d'une valeur historique, culturelle et personnelle énorme, en plus de sa valeur immobilière et commerciale importantes et irremplaçables;

71.5 La maison du requérant Jacques était aussi sa place d'affaires;

71.6 À la suite du déraillement du train, le requérant Jacques a subi de nombreux dommages, y compris, mais sans s'y limiter: la perte de sa maison, la perte de sa place d'affaires, la perte de son mobilier et de la perte de tous les effets personnels et d'affaires qui ont été détruites lorsque sa maison a explosé;

71.7 Le requérant Jacques a également souffert un préjudice émotionnel important en raison de la tragédie, y compris la perte de nombreux amis et voisins et une perte de son sentiment de sécurité;

71.8 Les dommages du requérant Jacques sont une conséquence directe et immédiate de la conduite des intimées;

71.9 En conséquence de ce qui précède, le requérant Jacques est justifié à réclamer des dommages;

### **Le requérant Parent**

- 71.10 Le requérant Parent résidait auparavant au 5060 boulevard des Vétérans à Lac-Mégantic, Québec;
- 71.11 La nuit du déraillement du train, le requérant Parent et sa femme ont pu échapper aux explosions et à l'incendie avec leur véhicule à la toute dernière minute, cependant, leur domicile, lieu de travail, meubles et effets personnels ont été complètement détruits par le déraillement du train et les explosions et le feu qui en a suivi, car les pompiers ont dû démolir sa maison pour éviter la propagation du feu;
- 71.12 La maison du requérant Parent était aussi sa place d'affaires ;
- 71.13 À la suite du déraillement du train, le requérant Parent a subi des dommages importants, y compris la perte de sa maison et ses effets personnels, la perte de son entreprise et son lieu de travail, et les pertes économiques liées;
- 71.14 Le requérant Parent a également souffert un préjudice émotionnel important en raison de la tragédie, y compris la perte de nombreux amis et voisins et une perte de son sentiment de sécurité;
- 71.15 Les dommages du requérant Parent sont une conséquence directe et immédiate de la conduite des intimées;
- 71.16 En conséquence de ce qui précède, le requérant Parent est justifié à réclamer des dommages;

### **III. LES FAITS DONNANT LIEU À UNE ACTION INDIVIDUELLE PAR CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE**

72. Chaque membre du groupe résidant, possédant ou louant une propriété ou était physiquement présent à Lac-Mégantic, Québec, et a subi une perte de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du déraillement;
73. Chaque membre du groupe est justifié à réclamer au moins un ou plusieurs des éléments suivants à titre de dommages:
- a. Pour des blessures graves, voire mortelles, les personnes ou leurs ayants droits peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. douleurs et souffrances, y compris les blessures physiques, choc nerveux ou détresse psychologique;
- ii. perte de jouissance de la vie;
- iii. perte de revenus passés et futurs;
- iv. dépenses de soins de santé passés et futurs qui ne sont pas couverts par l'assurance-maladie;
- v. dommages matériels; et/ou
- vi. toute autre perte pécuniaire;

b. Les personnes qui n'ont pas subi de préjudice physique peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. détresse psychologique;
- ii. les dépenses encourues;
- iii. la perte de revenus;
- iv. les dépenses encourues pour les soins de santé préventifs qui sont couverts par l'assurance-maladie;
- v. les inconvénients;
- vi. perte de biens, meubles ou immeubles;
- vii. dommages matériels entraînant un remplacement et/ou une réparation;
- viii. la dépréciation des biens immobiliers; et/ou
- ix. toute autre perte pécuniaire;

c. Les membres des familles de ceux qui sont décédés ou qui ont été blessés physiquement peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. les dépenses raisonnablement engagées pour la personne qui a été blessée ou qui est décédée;
- ii. les frais funéraires encourus;
- iii. les frais de déplacement engagés pour visiter la personne blessée au cours de son traitement ou de sa récupération;
- iv. perte de revenus ou la valeur des services fournis, des soins infirmiers, d'entretien ménager ou d'autres services par un membre de la famille à la personne lésée en raison des blessures;
- v. les sommes pour compenser la perte de conseils, de soins et de compagnonnage que le membre de la famille peut raisonnablement s'attendre à recevoir de la personne si la blessure ou le décès n'avait pas eu lieu; et/ou
- vi. toute autre perte pécuniaire;

d. Les entreprises qui possédaient ou louaient une propriété et/ou exploitaient à Lac-Mégantic peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. perte de biens meubles ou immeubles;
- ii. dommages matériels entraînant le remplacement ou la réparation;

- iii. perte de revenus, de profits et/ou de bénéfices;
- iv. la dépréciation des biens immobiliers; et/ou
- v. toute autre perte pécuniaire;

74. Tous les dommages aux membres du groupe sont une conséquence directe et immédiate des fautes et/ou négligence des intimés;

#### **IV. CONDITIONS REQUISES POUR FORMER UN RECOURS COLLECTIF**

A) La composition du groupe rendant l'application des articles 59 ou 67 du C.p.c. difficile ou impossible;

75. Les requérants estiment que 5,932 personnes vivent à Lac-Mégantic en date de 2011. Toutefois, les requérants ne sont pas conscients du nombre exact de personnes qui résidaient, possédaient ou louaient une propriété ou étaient physiquement présents à Lac-Mégantic, Québec, et qui ont subi une perte ou dommages de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du déraillement qui a eu lieu le 6 juillet 2013;

76. Étant donné les coûts et les risques inhérents à une action intentée devant les tribunaux, de nombreuses personnes hésitent à intenter une action individuelle contre les intimés. Même si les membres du groupe eux-mêmes pouvaient se permettre un tel litige individuel, l'appareil judiciaire se retrouverait dans un état d'encombrement. En outre, les litiges individuels, les questions factuelles et juridiques soulevées par la conduite des intimés augmenteraient les retards et les coûts de toutes les parties et surchargeraient le système judiciaire lui-même.

77. Ces faits démontrent qu'il serait difficile ou peu pratique de contacter chaque membre du groupe pour obtenir des mandats et pour les joindre en une seule et unique action;

78. Dans ces circonstances, un recours collectif est la seule procédure appropriée pour tous les membres du groupe afin de conserver efficacement leurs droits respectifs et d'avoir accès à la justice;

B) Les questions de fait et de droit qui sont identiques, similaires ou liées à l'égard de chacun des membres du groupe à l'égard des intimés et pour lesquelles les requérants souhaitent qu'elles soient statuées par la cour;

79. Les questions individuelles, le cas échéant, sont moins importantes en comparaison de la prédominance des nombreuses questions communes;

80. Les dommages subis par les membres du groupe proviennent, dans chaque cas, d'un ensemble commun de faits, notamment un seul événement, et d'allégations de mauvaise conduite des intimés;

81. Le recours des membres du groupe soulèvent des questions identiques, similaires ou connexes de fait ou de droit notamment:

1) Les intimés ont-ils agit raisonnablement pour s'assurer que les gaz de schiste de Bakken soient transportés de manière adéquate et en toute sécurité?

2) Est-ce que les intimés, par leurs actes ou omission, ont causé ou contribué par la suite, au déraillement du Train et de l'incendie, de l'explosion et de la contamination par les gaz de schiste de Bakken?

3) Les intimés ont-ils fait défaut d'agir raisonnablement pour d'empêcher le déraillement du Train ?

4) Les intimés ont-ils fait défaut d'agir raisonnablement pour que les gaz de schiste de Bakken à bord du Train soient correctement classifiés et/ou étiquetés ?

5) Y-a-t-il eu classification erronée des gaz de schiste de Bakken, soit directement ou indirectement, par l'un des intimés, en vertu de Loi sur le transport des matières dangereuses (LTMD) et des règlements d'application (les règlements) ?

6) Si les gaz de schiste de Bakken ont été mal classifiés conformément à la LTMD et ses règlements, est-ce que ces erreurs de classification ont causé ou favorisé, directement ou indirectement, le déraillement, l'incendie, l'explosion et la contamination?

7) Est-ce que les intimés sont responsables en vertu du Code Civil du Québec (C.c.Q.) pour ne pas avoir pris les précautions nécessaires pour s'assurer que les gaz de schiste de Bakken soient transportés de façon sécuritaire, dans des wagons-citernes appropriés et/ou par une entreprise ferroviaire sûre et qualifiée?

8) Est-ce que les intimés se sont adéquatement assurés que les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter les gaz de schiste de Bakken étaient appropriés, (...) et que la décision d'utiliser ces wagons a causé ou favorisé par la suite, le déraillement, l'incendie, l'explosion et la contamination?

9) Est-ce l'intimée Rail World exerçait un contrôle effectif sur le Train qui a déraillé?

10) Est-ce que l'intimé Rail World a fait défaut d'agir raisonnablement dans l'élaboration et la mise en œuvre de ses politiques et procédures précédant le déraillement du Train ?

11) Est-ce que l'intimée Rail World a fait défaut en n'employant pas du personnel dûment qualifié et a-t-elle fait défaut en ne formant pas et supervisant pas adéquatement ses employés en ce qui concerne les procédures appropriées pour sécuriser leurs trains ?

12) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut de superviser correctement, gérer, surveiller et/ou faire respecter ses propres règlements, y compris le *règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (REF) et le système de gestion de sécurité (SGS) en particulier à la lumière des nombreuses violations de MMA Canada?

13) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut d'agir de manière raisonnable en permettant à MMA Canada d'exploiter ses trains avec un seul employé à la lumière du registre faible de sécurité de MMA Canada et qu'ils transportaient des gaz de schiste de Bakken fortement volatils et explosifs dans le train?

14) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut d'agir de manière raisonnable en permettant à MMA Canada de transporter des gaz de schiste de Bakken, compte tenu de l'état vétuste de ses voies ferrées?

15) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut d'agir de manière raisonnable en ne s'assurant pas que MMA Canada détienne une assurance adéquate?

16) Est-ce que les intimées productrice de pétrole et/ ou les intimées pétrolières ont fait défaut de bien vérifier et classifier les gaz de schiste de Bakken afin d'en déterminer la composition, le contenu et l'étiquetage appropriés?

17) Est-ce que la conduite des intimées productrices de pétrole et/ou les intimées pétrolières est fautive en omettant de vérifier ou de classifier correctement les gaz de schiste de Bakken, en contribuant dans la décision d'utiliser les wagons-citernes DOT-111 et/ou en autorisant le transport par MMA Canada?

18) Est-ce que les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locatrices et/ou l'intimée CP Rail savait ou aurait dû savoir que les gaz de schiste de Bakken sont plus volatils, explosifs et inflammables que le pétrole brut typique?

19) Est-ce que les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locatrices et/ou l'intimée CP Rail savait ou aurait dû avoir connaissance de la classification des gaz de schiste de Bakken transportés dans les wagons-citernes DOT-111 ?

20) Est-ce que les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locatrices et/ou l'intimée CP Rail savait ou aurait dû savoir que des précautions supplémentaires devaient être prises afin d'assurer le transport sécuritaire des gaz de schiste de Bakken, mais qu'elles ont fait défaut de ce faire?

21) Dans l'affirmative à l'une des questions ci-dessus, la conduite des intimés a-t-elle engagé leur responsabilité solidaire envers les membres du recours collectif ?

22) Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres recours que peuvent réclamer les membres du recours collectif ?

23) Est-ce que les membres du recours collectif ont le droit à des dommages-intérêts corporels, moraux et/ou matériels et si oui, pour quel montant ?

24) Est-ce que les membres du recours collectif ont le droit aux dommages-intérêts exemplaires ou punitifs et si oui, pour quel montant ?

25) Est-ce que les mises-en-Cause, à titre d'assureurs en responsabilité des intimés Word Fuel, doivent, en vertu du contrat, payer les membres du recours collectif pour les préjudices, blessures et les dommages-intérêts ?

82. Il est dans intérêt de la justice que cette requête soit accordée conformément à ses conclusions;

## **V. NATURE DE L'ACTION ET LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES**

83. L'action que les requérants souhaitent intenter au nom des membres du groupe est une action en dommages-intérêts;

84. Les conclusions que les requérants souhaitent introduire par voie de requête introductive d'instance sont les suivantes:

ACCUEILLIR l'action en recours collectif des requérants et des membres du groupe;

DÉCLARER les intimés solidairement responsables des dommages subis par les requérants et chacun des membres du groupe;

CONDAMNER les intimés à payer à chacun des membres du groupe la somme déterminée comme compensation des dommages subis, et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER les intimés à payer à chacun des membres du groupe des dommages punitifs, et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER les intimés à payer les intérêts légaux et l'indemnité additionnelle sur les sommes ci-haut mentionnées, depuis la date de signification de la requête pour autorisation d'un recours collectif;

ORDONNER aux intimés de déposer au greffe de cette Cour la totalité des sommes faisant partie du recouvrement collectif, intérêts et frais;

ORDONNER que les demandes individuelles des membres du groupe font l'objet d'une liquidation collective si la preuve le permet ou subséquemment, par une liquidation individuelle;

CONDAMNER les intimés à supporter les coûts de la présente action, y compris les frais d'expertises et les frais d'avis;

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

A) Les requérants demandent que soit attribué le statut de représentant du groupe

85. Les requérants sont des membres du groupe;
86. Les requérants sont prêts et disponibles pour gérer et diriger le présent recours dans l'intérêt des membres du groupe qu'ils souhaitent représenter et sont prêts à suivre le présent dossier jusqu'au règlement définitif de la question, le tout au profit du groupe, ainsi qu'à consacrer le temps nécessaire à la présente action devant les Tribunaux du Québec et le *Fonds d'aide aux recours collectifs*, le cas échéant, et de collaborer avec leurs avocats;
87. Les requérants ont la capacité et l'intérêt de protéger et de représenter les intérêts des membres du groupe de manière équitable et adéquate;
88. Les requérants ont donné le mandat à leurs avocats pour obtenir toutes les informations pertinentes à l'égard de la présente action et ont l'intention de rester au courant de tous les développements;
89. Les requérants, avec l'assistance de leurs avocats, sont prêts et disponibles à consacrer le temps nécessaire à cette action et à collaborer avec les autres membres du groupe et de les tenir informés;
90. Les requérants sont de bonne foi et ont mis en place cette action dans le seul but de voir leurs droits, ainsi que les droits des autres membres du

groupe, reconnus et protégés afin qu'ils puissent être indemnisés pour les dommages qu'ils ont subis des suites de la conduite des intimés;

91. Les requérants comprennent la nature de l'action;
92. Les intérêts des requérants ne sont pas antagonistes à ceux des autres membres du groupe;

B) Les requérants suggèrent que ce recours collectif soit exercé devant la Cour supérieure dans le district de Mégantic;

93. La majorité des membres du groupe résident dans le district judiciaire de Mégantic;
94. La présente requête est bien fondée en fait et en droit.

**POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL:**

**ACCUEILLIR** la requête des requérants;

**AUTORISER** l'exercice du recours collectif par voie d'une requête introductive d'instance en dommages-intérêts;

**ATTRIBUER** aux requérants le statut de représentants aux personnes incluses dans le groupe ci-après décrit:

- toutes les personnes et entités (personnes physiques, personnes morales de droit privé, une société ou une association qui n'avait pas plus de 50 salariés au cours de la période de 12 mois précédant la demande d'autorisation), résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise ou étant un employé d'un résident ou d'une entreprise située à Lac-Mégantic, et/ou était physiquement présent à Lac-Mégantic (...) le 6 juillet 2013, date du déraillement du train (le « déraillement du train ») [y compris leur succession, ayant droits, conjoint, enfant, petit-enfant, parent, grands-parents, frères et sœurs], ou tout autre groupe qui sera déterminé par la Cour;

**IDENTIFIER** comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement comme:

- 1) Les intimés ont-ils agi raisonnablement pour s'assurer que les gaz de schiste de Bakken soient transportés de manière adéquate et en toute sécurité?

- 2) Est-ce que les intimés, par leurs actes ou omission, ont causé ou contribué par la suite, au déraillement du Train et de l'incendie, de l'explosion et de la contamination par les gaz de schiste de Bakken?
- 3) Les intimés ont-ils fait défaut d'agir raisonnablement pour d'empêcher le déraillement du Train ?
- 4) Les intimés ont-ils fait défaut d'agir raisonnablement pour que les gaz de schiste de Bakken à bord du Train soient correctement classifiés et/ou étiquetés ?
- 5) Y-a-t-il eu classification erronée des gaz de schiste de Bakken, soit directement ou indirectement, par l'un des intimés, en vertu de Loi sur le transport des matières dangereuses (LTMD) et des règlements d'application (les règlements) ?
- 6) Si les gaz de schiste de Bakken ont été mal classifiés conformément à la LTMD et ses règlements, est-ce que ces erreurs de classification ont causé ou favorisé, directement ou indirectement, le déraillement, l'incendie, l'explosion et la contamination?
- 7) Est-ce que les intimés sont responsables en vertu du Code Civil du Québec (C.c.Q.) pour ne pas avoir pris les précautions nécessaires pour s'assurer que les gaz de schiste de Bakken soient transportés de façon sécuritaire, dans des wagons-citernes appropriés et/ou par une entreprise ferroviaire sûre et qualifiée?
- 8) Est-ce que les intimés se sont adéquatement assurés que les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter les gaz de schiste de Bakken étaient appropriés, (...) et que la décision d'utiliser ces wagons a causé ou favorisé par la suite, le déraillement, l'incendie, l'explosion et la contamination?
- 9) Est-ce l'intimée Rail World exerçait un contrôle effectif sur le Train qui a déraillé?
- 10) Est-ce que l'intimé Rail World a fait défaut d'agir raisonnablement dans l'élaboration et la mise en œuvre de ses politiques et procédures précédant le déraillement du Train ?
- 11) Est-ce que l'intimée Rail World a fait défaut en n'employant pas du personnel dûment qualifié et a-t-elle fait défaut en ne formant pas et supervisant pas adéquatement ses employés en ce qui concerne les procédures appropriées pour sécuriser leurs trains ?
- 12) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut de superviser correctement, gérer, surveiller et/ou faire respecter ses propres règlements, y compris le *règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*

(REF) et le système de gestion de sécurité (SGS) en particulier à la lumière des nombreuses violations de MMA Canada?

13) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut d'agir de manière raisonnable en permettant à MMA Canada d'exploiter ses trains avec un seul employé à la lumière du registre faible de sécurité de MMA Canada et qu'ils transportaient des gaz de schiste de Bakken fortement volatils et explosifs dans le train?

14) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut d'agir de manière raisonnable en permettant à MMA Canada de transporter des gaz de schiste de Bakken, compte tenu de l'état vétuste de ses voies ferrées?

15) Est-ce que le PG du Canada a fait défaut d'agir de manière raisonnable en ne s'assurant pas que MMA Canada détienne une assurance adéquate?

16) Est-ce que les intimées productrice de pétrole et/ ou les intimées pétrolières ont fait défaut de bien vérifier et classier les gaz de schiste de Bakken afin d'en déterminer la composition, le contenu et l'étiquetage appropriés?

17) Est-ce que la conduite des intimées productrices de pétrole et/ou les intimées pétrolières est fautive en omettant de vérifier ou de classier correctement les gaz de schiste de Bakken, en contribuant dans la décision d'utiliser les wagons-citernes DOT-111 et/ou en autorisant le transport par MMA Canada?

18) Est-ce que les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locatrices et/ou l'intimée CP Rail savait ou aurait dû savoir que les gaz de schiste de Bakken sont plus volatils, explosifs et inflammables que le pétrole brut typique?

19) Est-ce que les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locatrices et/ou l'intimée CP Rail savait ou aurait dû avoir connaissance de la classification des gaz de schiste de Bakken transportés dans les wagons-citernes DOT-111 ?

20) Est-ce que les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locatrices et/ou l'intimée CP Rail savait ou aurait dû savoir que des précautions supplémentaires devaient être prises afin d'assurer le transport sécuritaire des gaz de schiste de Bakken, mais qu'elles ont fait défaut de ce faire?

21) Dans l'affirmative à l'une des questions ci-dessus, la conduite des intimés a-t-elle engagé leur responsabilité solidaire envers les membres du recours collectif ?

22) Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres recours que peuvent réclamer les membres du recours collectif ?

23) Est-ce que les membres du recours collectif ont le droit à des dommages-intérêts corporels, moraux et/ou matériels et si oui, pour quel montant ?

24) Est-ce que les membres du recours collectif ont le droit aux dommages-intérêts exemplaires ou punitifs et si oui, pour quel montant ?

25) Est-ce que les mises-en-Cause, à titre d'assureurs en responsabilité des intimés Word Fuel, doivent, en vertu du contrat, payer les membres du recours collectif pour les préjudices, blessures et les dommages-intérêts ?

**IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées suivantes:

**ACCUEILLIR** l'action en recours collectif des requérants et des membres du groupe;

**DÉCLARER** les intimés solidairement responsables des dommages subis par les requérants et chacun des membres du groupe;

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

**CONDAMNER** les intimés à payer à chacun des membres du groupe des dommages punitifs, et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

**CONDAMNER** les intimés à payer les intérêts légaux et l'indemnité additionnelle sur les sommes ci-haut mentionnées, depuis la date de signification de la requête pour autorisation d'un recours collectif;

**ORDONNER** aux intimés de déposer au greffe de cette Cour la totalité des sommes faisant partie du recouvrement collectif, intérêts et frais;

**ORDONNER** que les demandes individuelles des membres du groupe font l'objet d'une liquidation collective si la preuve le permet ou subsidiairement, par une liquidation individuelle;

**CONDAMNER** les intimés à supporter les coûts de la présente action y compris les frais d'expertises et les frais d'avis de publication;

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

**DÉCLARER** que tous les membres du groupe qui n'ont pas demandé une exclusion, soit liés par tout jugement rendu visant le recours collectif qui sera engagé selon les conditions prévues par la loi;

**FIXER** le délai d'exclusion à trente (30) jours à compter de la date de la 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;

**ORDONNER** la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 1006 C.p.c. dans les soixante (60) jours à compter de la décision à être rendue, dans le journal LA PRESSE (édition nationale), LE DEVOIR, LA TRIBUNE, L'ÉCHO DE FRONTENAC et LE JOURNAL DE QUÉBEC;

(...)

**RENDRE** toute autre ordonnance que le Tribunal pourra déterminer et qui serait dans l'intérêt des membres du groupe;

**LE TOUT** avec dépens, y compris les frais de publication de l'avis.

Lac-Mégantic, 07 juillet 2014

(s) Daniel E. Larochelle

---

ME DANIEL E. LAROCHELLE  
Avocat pour les requérants

Montréal, 07 juillet 2014

(s) Jeff Orenstein

---

CONSUMER LAW GROUP INC.  
Par: Me Jeff Orenstein  
Avocats pour les requérants

P.S La version française de cette requête est une adaptation de la version anglaise. Pour les fins du débat juridique et en cas de divergence entre les deux versions, la version anglaise sera le texte de référence.