

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

NO: 480-06-000001-132

(Recours collectif)
COUR SUPÉRIEURE

YANNICK GAGNÉ, faisant affaires sous
la raison sociale **MUSI-CAFÉ**

et

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, signifiée 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. John, Province du Nouveau-Brunswick, E2L 4K1

et

IRVING OIL COMPANY, LIMITED, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 10 Sydney

Street, Ville de St. John, Province du
Nouveau-Brunswick, E2L 4K1

et

**IRVING OIL OPERATIONS GENERAL
PARTNER LIMITED**, personne morale
dûment constituée, ayant son siège
social au 1 Germain Street, bureau
1700, Ville de St. John, Province du
Nouveau-Brunswick, E2L 4V1

et

IRVING OIL OPERATIONS LIMITED,
personne morale dûment constituée,
ayant son siège social au 1 Germain
Street, bureau 1700, Ville de St. John,
Province du Nouveau-Brunswick, E2L
4V1

et

IRVING OIL COMMERCIAL G.P.,
personne morale dûment constituée,
ayant son siège social au 1 Germain
Street, bureau 1700, Ville de St. John,
Province du Nouveau-Brunswick, E2L
4V1

et

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

et

DAKOTA PLAINS HOLDINGS, INC., personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 294 Grove Lane East, Ville de Wayzata, État du Minnesota, 55391, États-Unis

et

DAKOTA PLAINS 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

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

and

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

and

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 de 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 CORPORATION, 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

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 INDUSTRIES, INC., personne
morale dûment constituée, ayant son
siège social au 2525 Stemmons
Freeway, Ville de Dallas, État du Texas,
75207, États-Unis

et

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

**CANADIAN PACIFIC RAILWAY
COMPANY**, personne morale dûment

constituée, ayant son siège social au
401-9^{ème} avenue SW, bureau 500, Ville
de Calgary, Province d'Alberta, T2P 4Z4

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 RE-RE-AMENDÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UN
RECOURS COLLECTIF
&
D'ATTRIBUER LE STATUT DE REPRÉSENTANT
(Art. 1002 C.P.C. et suivants)**

À L'HONORABLE JUGE MARTIN BUREAU, J.S.C., 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, telles que définies à l'article 999 du Code de procédure civile du Québec) résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise

et/ou était physiquement présent à Lac-Mégantic [y compris leur succession, ayant droits, conjoint, enfant, petit-enfant, parent, grands-parents, frères et sœurs], qui ont subi une perte de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du déraillement d'un train qui a eu lieu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic (le «déraillement »), 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 intimés corporatifs 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 *Registiaire 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

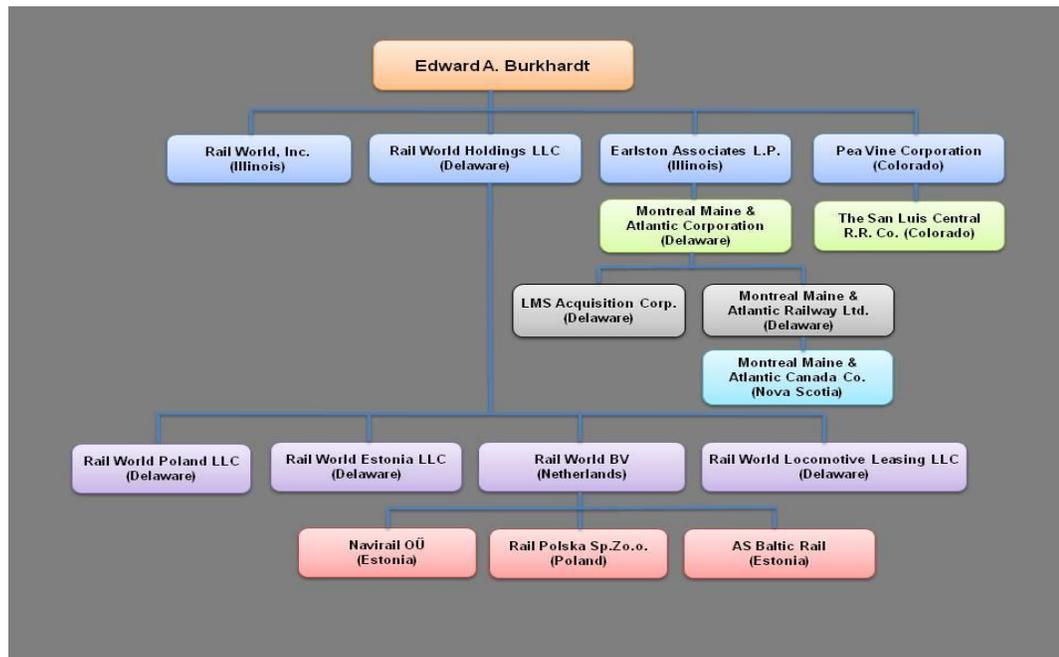
World, et aussi directement ou indirectement par Rail World Holdings et/ou MMAC;

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 chemins 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'intimé, 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 par les présentes 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 toutes 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, (tel que décrit ci-après);
14. La mise-en-cause, XL Insurance Company Limited, est une société mondiale d'assurances, ayant son siège social en Irlande. Elle est l'assureur de responsabilité de l'intimée MMAR;
15. La mise-en-cause, XL Group PLC, est une société mondiale d'assurances, ayant son siège social aux Bermudes. Elle est l'assureur de responsabilité de l'intimée MMAR;
16. (...)
17. Compte tenu des liens étroits entre les intimés corporatifs Rail World et les intimés physiques Rail World et compte tenu de ce qui précède, tous les intimés corporatifs 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, tous les intimés corporatifs Rail World seront désignés 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 a directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, acheté et avait un droit de propriété ou des intérêts et était en contrôle des liquides de schiste, nommément appelés «pétrole de schiste» ou «pétrole brut» («liquides de schiste») qui étaient transportés par MMAR de New Town, Dakota du Nord, à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick par train, qui a déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013, tel que décrit aux présentes («le Train»);
- 17.2 L'intimée, Irving Oil Company («Irving Oil Co.»), 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 Co. a directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, acheté et/ou était propriétaire des liquides 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, au Nouveau-Brunswick. Soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, Irving Oil Co. a

contracté avec MMAR pour le transport des liquides de schiste et a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons du département des transports des États-Unis (« DOT »)-111 (« les wagons ») pour transporter les liquides de schiste. Irving Oil Co. n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais plutôt 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-1C**;

17.3 L'intimée, Irving Oil Operations General Partner Limited (« Irving Oil GPL »), 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 GPL a directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, acheté et/ou était propriétaire des liquides 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, au Nouveau-Brunswick. Soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, Irving Oil GPL a contracté avec MMAR pour le transport des liquides de schiste sur le Train et a pris la décision d'utiliser et/ou était au courant de l'utilisation des wagons DOT-111 pour transporter les liquides de schiste. Irving Oil GPL n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais plutôt elle est une entité totalement dirigée et contrôlée par sa société mère, Irving Oil;

17.4 L'intimée, Irving Oil Operations Limited (« Opérations Irving Oil »), est une société constituée selon les lois du Nouveau-Brunswick, ayant son siège social à St-Jean, Nouveau-Brunswick. À tout moment pertinent, Operations Irving Oil a directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, acheté et/ou était propriétaire des liquides 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, au Nouveau-Brunswick. Soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, Operations Irving Oil a contracté avec MMAR pour le transport des liquides de schiste sur le Train et a pris la décision d'utiliser et/ou était au courant de l'utilisation des wagons pour transporter les liquides de schiste. Operations Irving Oil 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 (...)**;

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 liquides 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, au Nouveau-Brunswick. Soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un agent ou d'une filiale, Irving Oil Commercial a contracté avec Canadian Pacific Railway et MMAR pour le transport des liquides de schiste sur le Train et a pris la décision d'utiliser et/ou était au courant de l'utilisation des wagons pour transporter les liquides de schiste. 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, Irving Oil Co., Irving Oil GPL, (...) Operations Irving Oil et Irving Oil Commercial (collectivement «Irving Oil») ont toutes 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 liquides 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 liquides 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 liquides 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, au Nouveau-Brunswick, et louait des wagons DOT-111 utilisés pour transporter les liquides 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 liquides 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 Dakota Plains

Holdings, Inc. utilisait des camions pour transporter des hydrocarbures (y compris les liquides de schiste) à partir des puits de forage jusqu'à une « installation de transbordement »¹ près de New Town, Dakota du Nord. World Fuel Services Inc. a acheté le pétrole de Marathon Oil Corporation et Slawson Exploration Company, Inc. qui est l'entité qui vendait et/ou était les propriétaires des liquides 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, au Nouveau-Brunswick et louait des wagons utilisés pour transporter les liquides de schiste sur le Train. World Fuel Services Inc. 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, 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 liquides 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, au Nouveau-Brunswick et louait des wagons utilisés pour transporter les liquides de schiste sur le Train. World Fuel Services Canada Inc. n'est pas une personne morale distincte exerçant des activités commerciales autonomes, mais plutôt une entité totalement dominée 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 L'intimée, Dakota Plains Holdings, Inc. (« Dakota Plains Holdings »), est une société constituée selon les lois du Nevada, ayant son siège social à Wayzata, Minnesota. À tout moment pertinent, Dakota Plains Holdings Inc. était une filiale et/ou affiliation et/ou dans une co-entreprise avec World Fuel Services Corp. et/ou World Fuel Services Inc., et/ou World Fuel Services Canada Inc. et/ou s'est engagé dans un « joint-venture » avec World Fuel Services Corp. et/ou World Fuel Services Inc., et/ou World Fuel Services Canada Inc. Dakota Plains Holdings Inc. utilisait des camions pour transporter des hydrocarbures (y compris les liquides de schiste) à partir des puits de forage jusqu'à une « installation de transbordement » près de New Town, Dakota du Nord. Dakota Plains Holdings par une co-entreprise a acheté le pétrole de Marathon Oil Corporation et Slawson Exploration Company, Inc. et était l'entité qui vendait et/ou était la propriétaire des liquides 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, au Nouveau-Brunswick et louait des wagons utilisés pour transporter les liquides de schiste sur le Train ;

¹ 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.

17.8.0.1 L'intimée, Dakota Plains Marketing, LLC (« Dakota Plains Marketing ») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Wayzata, Minnesota. À tout moment pertinent, Dakota Plains Marketing était une filiale et/ou une co-entreprise avec Dakota Plains Holdings. Dakota Plains Marketing détient 50% des actifs de DPTS Marketing LLC, tel que décrit, ci-après;

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 Dakota Plains Marketing et 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 L'intimée Dakota Plains Transloading, LLC (« Dakota Plains Transloading ») est une société constituée selon les lois du Minnesota, ayant son siège social à Wayzata, Minnesota. À tout moment pertinent, Dakota Plains Transloading était une filiale appartenant exclusivement à Dakota Plains Holdings. Dakota Plains Transloading 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 ce genre d'opérations commerciales, y compris le chargement d'hydrocarbures sur les wagons situés à New Town, Dakota du Nord;

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. À tout moment pertinent, Dakota Petroleum Transport était une filiale appartenant exclusivement à Dakota Plains Holdings. Dakota Petroleum Transport est une co-entreprise de Dakota Plains Transloading et 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 locateurs, identifiés ci-dessous, les wagons utilisés pour transporter les liquides de schiste le 6 juillet 2013 par MMAR de New Town, Dakota du Nord à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au 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 liquides 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, au Nouveau-Brunswick;

17.8.4 Les intimées Dakota Plains Holdings, Dakota Plains Marketing, DPTS Marketing, Dakota Plains Transloading, 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 liquides 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 liquides de schiste expédiés par Canadian Pacific Railway et MMAR du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et étaient les locataires des wagons utilisés pour transporter les liquides 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., Dakota Plains Holdings Inc., (...), DPTS Marketing, Dakota Plains Marketing, Dakota Plains, Dakota Plains Transloading, 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 liquides 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 L'intimée, Marathon Oil Corporation (« 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. 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 liquides de schiste (ci-après, les «puits de pétrole»);

17.10.0.2 À tout moment pertinent, MRO a produit les liquides de schiste qui ont été expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, au 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 affiches appropriées indiquant les risques sur les réservoirs de stockage qui contenaient les liquides 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 liquides 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 liquides 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 liquides de schiste qui étaient expédiés à partir du Dakota du Nord à la raffinerie Irving Oil à Saint-Jean, au 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 liquides de schiste jusqu'à ce qu'ils soient transférés dans les wagons pour le transport jusqu'à l'installation de transbordement. La classification des liquides 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 liquides de schiste;

17.10.0.7 À moins que le contexte n'indique le contraire, MRO et Slawson seront désignées collectivement comme les «intimées productrices de pétrole» aux fins des présentes;

Les intimées locateurs

17.10.1 L'intimée, Union Tank Car Company («Union Tank»), est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social au 175, Jackson Boul. Ouest à Chicago, Illinois. À tout moment pertinent, Union Tank fut le locateur/fournisseur des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les liquides 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. 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 opérée par les intimés Rail World pour transporter les liquides de schiste, tel que décrit aux présentes;

17.10.2 L'intimée Trinity Industries, Inc. («Trinity Industries») est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social au 2525 Stemmons Freeway à Dallas, Texas. À tout moment pertinent, Trinity Industries ou une de ses filiales fut le locateur/fournisseur des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les liquides 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. Trinity Industries a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons sur un chemin de fer inadéquat et déficient opérée par les intimés Rail World pour transporter les liquides de schiste, tel que décrit par aux présentes;

17.10.3 L'intimée Trinity Rail Group LLC. («Trinity Rail»), est une société constituée selon les lois du Delaware, ayant son siège social au 2525 Stemmons Freeway, à Dallas, Texas et est une filiale de Trinity Industries. À

tout moment pertinent, Trinity Rail fut le locateur/fournisseur des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les liquides 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. Trinity Rail a pris la décision d'utiliser et/ou était au fait de l'utilisation des wagons sur un chemin de fer inadéquat et déficient opérée par les intimés Rail World pour transporter les liquides de schiste, tel que décrit aux présentes;

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 et est une filiale de Trinity Industries. À tout moment pertinent, Trinity Rail Leasing était le locateur/fournisseur des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les liquides 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. 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 opérée par les intimés Rail World pour transporter les liquides de schiste, tel que décrit aux présentes;

17.10.4 À tout moment pertinent, les intimées, Trinity Rail, (...) Trinity Industries et Trinity Rail Leasing (collectivement «Trinity») 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. Ainsi, chaque intimée Trinity est individuellement et solidairement responsable envers les requérants et les membres du groupe pour leurs blessures, pertes et dommages;

17.10.5 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 fut le locateur/fournisseur des wagons loués par Western Petroleum et utilisés pour transporter les liquides 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. 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 opérée par les intimés Rail World pour transporter les liquides de schiste, tel que décrit aux présentes ;

17.10.6 À moins que le contexte n'indique le contraire, toutes les intimées Union Tank, Trinity, seront désignées collectivement comme les «intimées locateurs» 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 liquides de schiste sur le Train aux intimés Rail World ;

17.11 Tous les intimés, que ce soit directement ou indirectement, sont fortement 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 liquides de schiste hautement inflammables

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

18.0.1 Les liquides de schiste provenant de la formation de Bakken 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 est généralement extrait de la formation Bakken ainsi que d'autres formations contenant des hydrocarbures adjacents, 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 dislocation ciblée de formations géologiques, 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 peut être brûlé ou évacué par la tête des puits de pétrole, mais d'autres demeurent 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 à la torche, ainsi que les matériaux et sous-produits du processus de fracturation. Ces produits sont ensuite séparés mécaniquement en trois (3) volets: l'eau salée, des gaz et des liquides pétroliers, qui comprennent 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 demandés par les producteurs de pétrole, les quantités de gaz sont dissoutes et/ou mélangées dans les liquides et ensuite transportés à partir des équipements de séparation à des réservoirs de stockage;

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

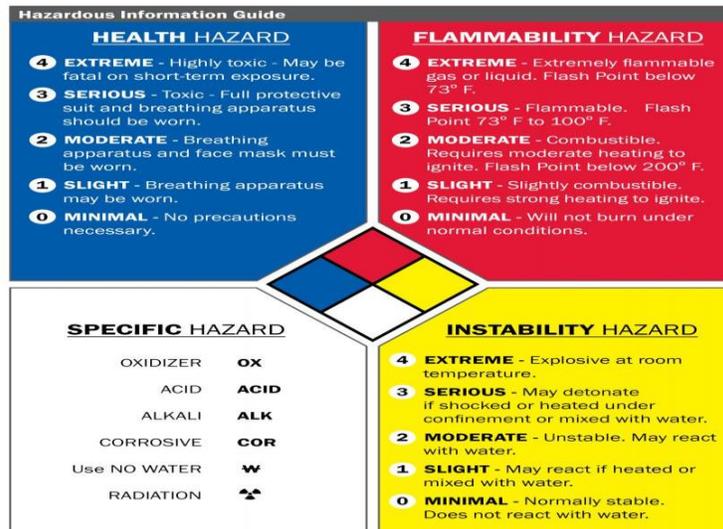
18.0.5 Au cours des dernières années et, en grande partie en raison de la croissance de la production de pétrole dans la région de Bakken, les expéditions de pétrole brut sont devenues les plus dynamiques de toutes les matières dangereuses expédiées par chemin de fer aux États-Unis (ci-après, le « US »), la production de pétrole brut ayant augmenté de 443% depuis 2005, le tout tel qu'il appert 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**;

18.0.6 Le Canada a connu la plus grande augmentation de son volume de production 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 de 500 wagons en 2009, selon les estimations, à 140 000 wagons en 2013, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un article de Nouvelles CTV 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 liquides de schiste

18.0.7 Les producteurs de pétrole ont le devoir de déterminer la classification appropriée de leur production de pétrole à différentes étapes du processus et à des fins diverses. 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 généralement 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

attribués sur une échelle de 1 à 4, 1 étant le plus faible niveau de risque et 4 étant le plus élevé;



18.0.8 En outre, comme «offrant[s] commerciales de transport de matières dangereuses », les producteurs de pétrole sont tenus de connaître la composition de leur produit et 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 qui sont transportés sont de plus subdivisés pour le risque dans l'un des trois groupes d'emballage (« PG ») selon le point d'ébullition de la substance, la pression absolue et le point d'éclair. PG I représentant le plus haut niveau de risque et PG III représentant le niveau le plus faible de risque. 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»)² 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 affichés avec un risque d'inflammabilité 3, le tout tel qu'il appert plus amplement

² 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.

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 aout 2011, produites comme **Pièces R-1E.5 et R-1E.6** respectivement;

18.0.11 En outre, la FDSM de Cenovus a classifié le pétrole de Bakken comme PG I et la FDSM d'Enbridge a classifié le pétrole de Bakken comme PG II, mais, 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 la lettre consultative sur la 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 de marquer correctement les substances avec l'étiquetage approprié et de divulguer les identités chimiques sur une base physico-chimique, de santé et/ou d'environnement. Au Canada, le programme connu sous le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail («SIMDUT») établit les exigences pour obtenir des 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 a été historiquement considéré comme du pétrole « doux », ce qui signifie qu'il n'est généralement pas mélangé avec des niveaux élevés d'hydrogène sulfuré (« H₂S ») hautement toxique, inflammable, corrosif et explosif. Des niveaux élevés de H₂S dans le pétrole Bakken ont été observés de plus en plus fréquemment. L'étendue des préoccupations et des risques associés au H₂S et du pétrole brut était bien connue 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 en ce qui concerne les 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'H₂S 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 H₂S 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 cette contamination d'H₂S dans la zone pétrolière de Bakken, se sont les formations rocheuses adjacentes qui sont ciblées par

la fracturation afin d'augmenter la production de pétrole. Une de ces formations visées est la formation Lodgepole, qui contient des réserves pétrolières importantes et fait partie de la formation Madison qui est bien connue pour la présence de H₂S. Comme tel, la formation Lodgepole est très susceptible de libérer également l'H₂S en plus du pétrole ;

18.0.16 La préoccupation de la contamination d'H₂S dans les produits pétroliers du Dakota du Nord était tellement grave 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'H₂S autorisée dans le produit. Ces niveaux ont été fixés 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 H₂S doivent soit mélangé afin de diluer le niveau de H₂S ou soit transporté par d'autres moyens, i.e.. par chemin de fer notamment;

18.0.18 En plus de la connaissance du risque associé aux concentrations élevées de H₂S dans le pétrole extrait dans cette région, d'autres préoccupations graves étaient présentes vis-à-vis le contenu du pétrole brut provenant de la région Bakken dans le Dakota du Nord et sa classification de l'indice de danger approprié;

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 de pétrole brut dans la région de Bakken par chemin de fer. Pour cette raison, « 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 est plus volatile qu'indiqué, voir si les liquides 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 vérification antérieure 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 avait découvert des incompatibilités avec classification de 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 MRO et Slawson comme les productrices exclusives de ses achats de pétrole provenant des puits de pétrole du Fort Berthold Reservation dans le Dakota du Nord autour 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 MRO et Slawson 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 liquides de schiste et afin de fournir des renseignements exacts et que la classification PG appropriée soit attribuée aux liquides de schiste par les autres parties impliquées dans le transport des liquides de schiste;

18.0.24 Nonobstant le fait que le pétrole Bakken a régulièrement présenté contenir des niveaux élevés de gaz volatils et des liquides de fraction légers, des concentrations élevées de H₂S détectées dans les puits adjacents à ceux transportés, les classifications des risques d'inflammabilité et de transport pour le pétrole de Bakken dans les FDSM établies 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 MRO et Slawson, même après le déraillement du train, a maintenu une classification du risque de seulement 3 pour l'inflammabilité et les liquides de schiste ont été étiquetés comme étant un produit PG III;

18.1 Avant le 5 juillet 2013, Irving Oil a contracté avec World Fuel pour l'achat et le transport des liquides 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 liquides de schiste étaient connus par les intimés comme étant une substance hautement inflammable et par le fait même très dangereux (...); 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;

18.1.0.1 Les liquides 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 liquides de schiste étaient plus volatiles, explosifs, combustibles que le pétrole brut typique, 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 liquides de schiste par le Train.
- 18.2 Afin de livrer les liquides de schiste à leur acheteur, World Fuel a contracté avec CP Rail pour transférer les liquides de schiste de New Town, Dakota du Nord à Montréal, Province de Québec. CP Rail a ensuite sous-contracté à MMAR le transport des liquides de schiste à une compagnie ferroviaire au Nouveau-Brunswick, propriété de Irving Oil, qui transportait ensuite les liquides de schiste à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Western Petroleum a loué les wagons des intimées locateurs à ces fins;
- 18.3 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 « excepted track ». Les trains voyageant sur ce type de voies ferrées doivent rouler au plus de 10 km/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 existantes, règlements et politiques;
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 aucunes, ou ont omis de prendre les mesures adéquates, dans une situation d'urgence pour s'assurer que le train était 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 était sécuritaire, notamment pour le système de freinage. Ils sont partis sans prendre les mesures appropriées et nécessaires pour s'assurer que le Train était sécuritaire;
29. Aux alentours de 00h56, après que les intervenants d'urgence soient partis et, alors que les représentants 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 liquides 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 ici *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 plein de responsabilité ici, 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 agir de 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 défailli 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 diminutions dans l'industrie du bois d'œuvre et de la pulpe et du 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 avec un seul employé en charge d'un train entier. En Amérique du Nord, la plupart des opérateurs de trains, y compris la compagnie de Chemin de fer national du Canada et la compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique, les deux plus grands opérateurs ferroviaires au Canada, utilisent deux (2) employés pour conduire un train (pièce R-7). Spécifiquement, elle a le devoir particulier 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 liquides 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 des intimées;
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 dictés et appliqués 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 décisionnel 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 intimés locateurs. Les wagons ont été utilisés pour le transport des liquides 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 intimés et par les organismes de réglementation ferroviaires comme étant très vulnérables aux fuites, ruptures et explosions;

53.2 Les intimés 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 défaillances 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 intimés 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 liquides 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, produit 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, produit 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, produit 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, produit 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, produit 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 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, H₂S 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 Power-Point préparée pour une atelier 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 est bien connu que les wagons sont 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 liquides de schiste;

53.5 Ces défauts ont été identifiés à plusieurs reprises et sont connus comme étant une grande préoccupation 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 des exigences 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 constantes préoccupations, 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 exposé des 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 liquides 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 liquides 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 enclins à la rupture en cas de collision;

53.7.1 Avant le déraillement du train, il avait une augmentation du nombre d'incidents impliquant des dommages à des wagons-citernes transportant du pétrole brut sous forme de corrosion de la surface interne de la cuve, trou d'homme, et robinetterie, résultant peut-être de la contamination du pétrole brut par les matériaux utilisés dans le processus de fracturation qui sont corrosifs pour les réservoir des wagons et son équipement 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 liquides de schiste. Les intimées avaient le devoir de veiller à ce que les liquides 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;

Mesures réglementaires après le déraillement du train

a) Le U.S. Federal Railroad Authority

53.9 Après le déraillement du train, la FRA a distribué 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 liquides de schiste ont été décrits comme étant transporté 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 liquides 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 voitures 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 appert 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

54. 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 liquides de schiste et le bon fonctionnement du train;

54.1 Les intimées avaient le devoir envers les requérants et les membres du groupe 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 liquides de schiste du Dakota du Nord au Nouveau-Brunswick, et faire preuve d'une diligence raisonnable dans l'expédition des liquides de schiste du Dakota du Nord au Nouveau-Brunswick.

55. 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 a soit suffisamment bien traités et séparés afin d'éliminer tout contenu significatif de vapeurs volatiles, de gaz et/ou de fractions légères hautement inflammables des

liquides de schiste avant qu'ils ne soient transportés 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 liquides 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 la ou les examens suffisants pour déterminer la composition des liquides de schiste avant le transport, telles que la classification de l'indice de danger indiqué pour les liquides de schiste et qui ne reflétait pas le contenu des marchandises expédiées ;
- a.d) en omettant de déterminer correctement la composition du contenu des liquides de schiste et en omettant de classer correctement le degré de risque des liquides de schiste, elles ne pouvaient pas déterminer correctement les besoins d'expédition des liquides de schiste , y compris si les liquides 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 liquides 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 liquides 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 liquides 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 liquides de schiste;
- d) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un opérateur ferroviaire prudent et qualifié, avec une bonne réputation en matière de sécurité dans le transport des liquides de schiste;
- d.1) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un opérateur 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 opérateur ferroviaire prudent et qualifié, possédant des équipements ferroviaires en bon état de fonctionnement;
- d.3) elles ont omis et/ou négligé d'embaucher un opérateur 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 intimées Rail World :

- a) elles 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) elles 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) elles 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) elles 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) elles ont omis et/ou négligé de prendre les mesures de sécurité appropriées suite à l'incendie;
- e.1) elles ont omis et/ou négligé de s'assurer qu'un ingénieur qualifié inspecte le train adéquatement après l'incendie;
- e.2) elles 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) elles 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) elles ont omis et/ou négligé d'appliquer les protocoles de sécurité appropriés et adéquats lors de situations d'urgence;
- e.5) elles ont omis et/ou négligé de former adéquatement leurs employés dans les protocoles de sécurité lors de situations d'urgence;
- f) elles 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) elles ont omis et/ou négligé de prévoir le risque du 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 accident se produise;
- h) elles ont omis et/ou négligé de promulguer, mettre en œuvre et faire respecter les règles et directives relatives au fonctionnement sécuritaire du Train;
- i) elles ont embauché des employés et des agents incompetents, et sont responsables des actes, omissions ou négligences de ceux-ci;
- j) elles 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) elles ont provoqué et/ou permis que le Train soit conduit par un seul conducteur, en dépit du fait qu'elles 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) elles 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) elles 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) 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;
- o) elles 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) elles 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 locateurs

- a) elles ont omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables pour faire en sorte que les liquides 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 liquides de schiste ne soient pas transportés par les 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 liquides 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 liquides 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 Liquides 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 liquides 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 « expected track », 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 opérateur 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 liquides de schiste soient correctement transportés en toute sécurité;
- d) elle a omis et/ou négligé de prendre les mesures raisonnables ou à veiller à ce que les liquides 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 liquides de schiste ne soient pas transportés dans 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 opérateur ferroviaire prudent et qualifié avec une bonne réputation en matière de sécurité pour le transport des liquides de schiste;
- g) elle a omis et/ou négligé d'engager un opérateur 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 opérateur 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 de type « expected track »;
- i) elle avait le devoir d'utiliser un opérateur 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 liquides 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;

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 liquides de schiste, les défauts et la mauvaise conception des wagons-citernes DOT-111 utilisés pour le transport des liquides 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 liquides 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 liquides de schiste ait une bonne réputation en matière de sécurité et un nombre réduit d'accidents de collisions et en veillant

à ce que tous les employés impliqués dans le transport des liquides 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 liquides 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 graves 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;

Le requérant Gagné

63. Le requérant Gagné réside au 4722, rue Papineau à Lac-Mégantic, Québec;

64. Le requérant Gagné est propriétaire et exploite un restaurant et petite salle de concert, le Musi-Café, situé au 5078, rue Frontenac à Lac-Mégantic, Québec;
65. Le requérant Gagné travaillait au Musi-Café la nuit du déraillement. Lui-même et sa conjointe, qui était enceinte de 7 mois à ce moment, ont quitté l'établissement 15 à 30 minutes avant le déraillement;
66. À la suite du déraillement, le requérant Gagné a subi de nombreux dommages, incluant, mais non limitativement: la perte de son entreprise et son lieu de travail, la perte de trois (3) employés qui sont décédés dans la tragédie, la perte d'emploi de douze (12) employés et la perte importante des investissements réalisés au cours des deux (2) dernières années, notamment la rénovation et amélioration du Musi-Café;
67. Après la tragédie, le requérant Gagné a également souffert d'une grande tristesse, angoisse, stress et mélancolie;
68. Le requérant Gagné devra reconstruire complètement sa vie, y compris la prise de toutes les mesures administratives pour relancer son entreprise, le cas échéant. En raison de l'étendue des dommages causés à sa place d'affaires qui est sa principale source de revenus, il anticipe de nombreux problèmes financiers futurs;
69. Le requérant Gagné a également subi personnellement une perte de temps, des inconvénients et du stress, créant une désorganisation et désorientation suite aux événements du 6 juillet 2013;
70. Les dommages du requérant sont une conséquence directe et immédiate de la conduite des intimés;
71. En conséquence de ce qui précède, le requérant est justifié à réclamer des dommages;

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 tenter 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:

a. Est-ce que les intimés, par négligence et/ou par imprudence ont causé ou contribué au déraillement, l'incendie, l'explosion et le déversement des liquides de schiste qui ont suivi?

b. Est-ce que les intimés savaient ou devaient savoir le risque de déraillement et est-ce qu'ils exerçaient suffisamment de mesures raisonnables pour prévenir qu'un tel incident se produise?

c. Est-ce que les intimés inspectaient correctement le train et ses équipements pour s'assurer qu'ils n'étaient pas défectueux, se trouvaient en bon état et adaptés à l'usage prévu, causant ou contribuant au déraillement?

d. Est-ce que les agents et/ou les employés des intimés ont commis des fautes dans l'exercice de leurs fonctions, causant ou contribuant au déraillement?

e. Est-ce que les intimées Rail World ont promulgué, mis en œuvre et fait respecter les règles et directives relatives au fonctionnement sécuritaire du train et qui auraient pu prévenir le déraillement?

f. Est-ce que les intimées Rail World exploitaient et/ou entretenaient le train correctement et d'une manière qui aurait pu prévenir le déraillement?

f.1 Les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locateurs et l'intimée CP Rail ont-elles omis ou négligé d'exercer une diligence raisonnable et veiller à ce que les liquides de schiste soient transportés correctement et en toute sécurité?

g. Si l'une des questions ci-dessus est répondue dans l'affirmative, est-ce que la conduite des intimés engage leur responsabilité solidaire envers les membres du groupe?

h. Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres recours auxquels les membres du groupe peuvent réclamer?

i. Est-ce que les membres du groupe ont droit aux dommages corporels, dommages moraux et/ou dommages matériels?

j. Est-ce que les membres du groupe ont droit à des dommages-intérêts et/ou dommages punitifs?

k. Est-ce que les mises-en-cause, en leur qualité d'assureurs en responsabilité civile des intimées, Rail World, sont tenus contractuellement d'indemniser les membres du groupe pour leurs préjudices, dommages et 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;

DECLARER 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 telles que définies à l'article 999 du Code de procédure civile du Québec) résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise et/ou était physiquement présent à Lac-Mégantic [y compris leur succession, ayant droits, conjoint, enfant, petit-enfant, parent, grands-parents, frères et sœurs], qui ont subi une perte de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du déraillement d'un train qui a eu lieu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic (le «déraillement »), 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:

a. Est-ce que les intimés, par négligence et/ou par imprudence ont causé ou contribué au déraillement, l'incendie, l'explosion et le déversement des liquides de schiste qui ont suivi?

b. Est-ce que les intimés savaient ou devaient savoir le risque de déraillement et est-ce qu'ils exerçaient suffisamment de mesures raisonnables pour prévenir qu'un tel événement se produise?

c. Est-ce que les intimés inspectaient correctement le train et ses équipements pour s'assurer qu'ils n'étaient pas défectueux, se trouvaient en bon état et adaptés à l'usage prévu, causant ou contribuant au déraillement?

d. Est-ce que les agents et/ou les employés des intimés ont commis des fautes dans l'exercice de leurs fonctions, causant ou contribuant au déraillement?

e. Est-ce que les intimées Rail World ont promulgué, mis en œuvre et ont respecté les règles et directives relatives au fonctionnement sécuritaire du train et qui auraient pu prévenir le déraillement?

f. Est-ce que les intimées Rail World exploitaient et/ou entretenaient le train correctement et d'une manière qui aurait pu prévenir le déraillement?

f.1 Les intimées pétrolières, les intimées productrices de pétrole, les intimées locateurs et l'intimée CP Rail ont-elles omis ou négligé d'exercer une diligence raisonnable de veiller à ce que les liquides de schiste étaient transportés correctement et en toute sécurité?

g. Si l'une des questions ci-dessus est répondue dans l'affirmative, est-ce que la conduite des intimés engage leur responsabilité solidaire envers les membres du groupe?

h. Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres recours auxquels les membres du groupe peuvent réclamer?

i. Est-ce que les membres du groupe ont droit aux dommages corporels, moraux et/ou matériels?

j. Est-ce que les membres du groupe ont droit à des dommages-intérêts et/ou dommages punitifs?

k. Est-ce que les mises-en-cause, en leur qualité d'assureurs en responsabilité civile des intimées Rail World, sont tenues

contractuellement d'indemniser les membres du groupe pour leurs préjudices, dommages et intérêts?

IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées suivantes:

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

DECLARER 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;

ORDONNER que ledit préavis sera disponible sur le site Internet des requérants au lien indiquant «Avis à toutes les personnes physiques et morales résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise et/ou étaient physiquement présents à Lac-Mégantic, qui ont subi une perte résultant du déraillement d'un train qui a eu lieu le 6 juillet 2013»;

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, 1 novembre 2013

(s) Daniel E. Larochelle

ME DANIEL E. LAROCHELLE
Avocat pour les requérants

(s) Jeff Orenstein

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