

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

(Action collective)
COUR SUPÉRIEURE

N° de dossier : 480-06-000001-132

GUY OUELLET

et

SERGE JACQUES

et

LOUIS-SERGE PARENT

Demandeurs

c.

**MONTREAL MAINE & ATLANTIC CANADA
COMPANY**

et

THOMAS HARDING

et

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE**

Défendeurs

DÉFENSE DE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE*

**EN DÉFENSE À LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE AMENDÉE DES
DEMANDEURS, LA DÉFENDERESSE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

I. INTRODUCTION

1. La Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (le « **CP** ») n'est pas responsable du déraillement de train qui est survenu à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 (le « **Déraillement** ») ni des dommages qui en découlent qu'ont subis les victimes du Déraillement. Les fautes qui ont causées cette tragédie sont bien connues et aucune n'implique CP, même de loin.

* Traduction française non officielle de la *Defence of Canadian Pacific Railway Company*, produite au dossier de la Cour supérieure du Québec, District de Mégantic, le 2 juin 2017.

2. Aucune locomotive, aucun wagon-citerne, aucun membre du personnel, ni aucune voie ferrée du CP n'a été impliqué dans le Déraillement.
3. L'unique cause du Déraillement est la négligence extrême de la défenderesse Montreal, Maine & Atlantic Canada Company (« **MMAC** »), de son employé le défendeur Thomas Harding (« **Harding** ») et de sa société mère, Montreal, Maine & Atlantic Railway (« **MMAR** » et, collectivement avec MMAC, « **MMA** »). MMAR exerçait un contrôle de fait sur MMAC, notamment sur ses opérations. MMAR a admis dans des procédures aux États-Unis être responsable des fautes de MMAC.
4. Le CP et MMA sont deux entités juridiques et compagnies de chemin de fer entièrement distinctes, et le CP ne peut être tenu responsable des fautes de MMA. MMA était, à l'époque en cause, autorisée de façon indépendante à exploiter un chemin de fer sous la surveillance de Transport Canada (« **TC** ») et de l'Office des transports du Canada (l'« **Office** »).
5. Plus précisément, le CP nie les allégations selon lesquelles il est responsable de l'une ou plusieurs des pratiques non sécuritaires suivantes : l'omission de classer et d'identifier correctement le pétrole brut dans le groupe d'emballage III (GE-III); l'omission d'utiliser des wagons-citernes sécuritaires pour transporter le pétrole brut; l'omission de retenir les services d'une compagnie de chemin de fer sécuritaire et compétente; l'omission d'inspecter le train, le matériel ou la voie ferrée avant de transférer le train à MMAC; l'omission de constater le risque de déraillement de train; ainsi que toutes les autres allégations de manquement aux devoirs et aux obligations, qui sont portées contre le CP dans la *Demande introductive d'instance modifiée des demandeurs* (la « **Demande** »).
6. Le CP était tenu par la loi de transporter dans les wagons-citernes les marchandises dangereuses qui lui avaient été remises, qui sont expressément autorisées aux fins d'un tel transport tant par les autorités canadiennes qu'américaines, et c'est ce qu'il a fait de façon sécuritaire sans incident. Il ne s'est produit aucun dommage corporel ou matériel jusqu'à ce que MMA, après avoir pris le relais du transport, laisse le train sans surveillance et non immobilisé (avec un nombre insuffisant de freins à main serrés) dans une pente vers Lac-Mégantic. Des procédures criminelles et des accusations de nature pénale en vertu de lois fédérales sont pendantes contre MMAC, Harding et MMAR en raison de la négligence dont ils ont fait preuve envers la sécurité du train et de la population de Lac-Mégantic. De telles procédures n'ont jamais été intentées contre le CP.
7. Le CP n'avait pas d'autre choix que de procéder au transfert avec MMAC, comme le prescrivait la loi, compte tenu de l'itinéraire choisi par l'expéditeur. En effet, après le Déraillement, le CP a tenté d'imposer un embargo sur le transfert de marchandises dangereuses, y compris les chargements de pétrole brut, avec MMAC, mais l'Office a ordonné au CP de lever cet embargo.

II. RÉPONSE AUX ALLÉGATIONS DES DEMANDEURS

8. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 1 de la Demande et ajoute que la Cour supérieure, dans le jugement qu'elle a rendu le 8 mai 2015, a autorisé l'exercice d'une action collective contre les intimés World Fuel Services Corporation (« **WFSC** »), World Fuel Services Inc., World Fuel Services Canada Inc., Western

Petroleum Company (« **WPC** ») (collectivement les « **Entités de World Fuel** ») et le CP, tel qu'il est indiqué au paragraphe 101 du jugement rendu par l'honorable Martin Bureau.

9. Le CP ajoute que, tel qu'il ressort du dossier de la Cour, le 7 octobre 2016, l'honorable Martin Bureau a accueilli la requête *de bene esse* des demandeurs, dans laquelle était demandé le rejet de l'action collective contre les intimés ou les défendeurs qui avaient bénéficié de quittances aux termes du plan de compromis et d'arrangement amendé de MMAC. Ce plan avait été approuvé par l'honorable Gaétan Dumas dans un jugement daté du 13 juillet 2015 (dans sa version rectifiée le 3 août 2015), dans le dossier de la Cour supérieure n° 450-11-000167-134, Montreal, Maine & Atlantic City Canada Co./ (Montreal, Maine & Atlantique Canada Cie) (Arrangement relatif à).
10. Des copies du plan de compromis et d'arrangement amendé de MMAC, du jugement daté du 13 juillet 2015 entérinant le plan de compromis et d'arrangement amendé, du jugement daté du 3 août 2015 rectifiant l'ordonnance d'approbation canadienne et de l'ordonnance datée du 9 octobre 2015 modifiant l'ordonnance d'approbation du plan de compromis et d'arrangement amendé sont communiquées *en liasse* au soutien des présentes comme **pièce CP-1**. Pour compléter le tout, le CP communique également *en liasse*, à joindre à la pièce CP-1, une copie de l'ordonnance confirmant le plan de liquidation aux termes du Chapitre 11 du syndic rendue par la Cour de faillite des États-Unis, District du Maine, le 9 octobre 2015 dans l'affaire du Chapitre 11 du Bankruptcy Code concernant MMAR (l'« **Ordonnance de confirmation des États-Unis** »).
11. Finalement, le CP ajoute que, tel qu'il ressort du dossier de la Cour, le 24 octobre 2016, l'honorable Martin Bureau a autorisé la présente action collective contre les défendeurs MMAC et Harding.
12. Pour ce qui est du paragraphe 1.1, le CP s'en remet au jugement de la Cour daté du 24 octobre 2016.
13. Le CP admet les faits allégués au paragraphe 2, dans la mesure où ils font référence au CP. Le CP exploite un chemin de fer principalement au Canada. Les filiales américaines distinctes du CP, qui sont de fait des entités constituées en société séparément aux États-Unis, notamment SOO Line Railroad Company (« **SOO** »), exploitent des chemins de fer principalement aux États-Unis. À moins d'indications à l'effet contraire, toutes les mentions du CP relativement à des mesures prises aux États-Unis ou à des événements qui se sont produits aux États-Unis renvoient à SOO.
14. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 2.2 et déclare que le CP n'a aucun lien d'affaires avec les « entités de MMA ».
15. Le CP admet les faits allégués au paragraphe 2.3. Le CP précise que le défendeur Harding était un employé de MMAC et qu'il était le mécanicien de locomotive du train.
16. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 3 et renvoie la Cour aux paragraphes 9 et 10 de la présente défense. Le CP réserve tous ses droits découlant du plan de compromis et d'arrangement amendé de MMAC (pièce CP-1), notamment à l'égard de l'ordonnance datée du 9 octobre 2015 et de son crédit au titre du règlement, de son crédit au titre de l'assurance et de son crédit au titre de la contribution/de l'indemnité, comme ces termes y sont définis, si le CP devait être tenu responsable, ce

qui est nié. Le CP réserve également tous ses droits résultant de l'Ordonnance de confirmation des États-Unis, y compris les crédits qui sont sensiblement au même effet, soit son crédit au titre du règlement, son crédit au titre de l'assurance et son crédit au titre de la contribution/de l'indemnité, comme ces termes y sont définis, si le CP devait être tenu responsable, ce qui est nié.

17. Pour ce qui est du paragraphe 4, le CP plaide que l'allégation que « *CP Rail was responsible for subcontracting the transport of shale liquids to MMAC Canada* » est irrecevable puisque la prétention selon laquelle un contrat de sous-traitance avait été conclu entre le CP et MMAC a déjà été présentée par les demandeurs à l'audience sur la demande d'autorisation d'exercer une action collective et a été rejetée par la Cour dans les motifs et les conclusions du jugement daté du 8 mai 2015, plus précisément aux paragraphes 64 à 73 et 104. Elle ne fait donc pas partie des questions principales devant être traitées dans les présentes procédures.
18. Sous réserve de l'objection ci-dessus, le CP nie l'allégation que « *CP Rail was responsible for subcontracting the transport of shale liquids to MMA Canada* » puisque cette allégation est fautive en droit et en faits. Le CP ajoute que le train qui a déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 était exploité par MMAC, avec des locomotives de MMA, sur des voies ferrées appartenant à MMAC et entretenues par MMAC et était sous le contrôle d'un mécanicien de locomotive, le défendeur Harding, qui était un employé de MMAC sur lequel le CP n'avait aucun contrôle.
19. Le CP nie, tels que rédigés, les autres faits allégués au paragraphe 4 et ajoute que i) l'appellation réglementaire exacte des marchandises dangereuses en question est « pétrole brut » et non « liquides de schiste » (*shale liquids*) et ii) l'expéditeur du pétrole brut était WPC et non MMAR, comme les demandeurs l'allèguent.
20. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 5. Il ajoute que l'article tiré du National Post (pièce P-1) est irrecevable au motif qu'il s'agit de ouï-dire et, pour ce motif, le CP s'oppose à ce qu'il soit produit en preuve.
21. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 6 :
 - a) Pour ce qui est de la première phrase de ce paragraphe, soit « *In order to deliver the Shale Liquids to their purchaser, WFS contracted with CP Rail to transfer the Shale Liquids from New Town, North Dakota to Montreal, Quebec* », le CP renvoie au connaissance pour le train 606-282, au connaissance nominatif uniforme (49 CFR Part 1035, Appendix B), aux modalités de tous les tarifs du CP applicables, y compris les Tarifs 1 à 10 du CP et au Tarif numéro 2248, qui sont tous communiqués *en liasse* au soutien des présentes comme **pièce CP-2** et qui constituent collectivement le contrat de transport.
 - b) Pour ce qui est de la deuxième phrase de ce paragraphe, soit « *CP Rail subcontracted with Montreal, Maine & Atlantic Railway ("MMAR") to transport the Shale Liquids from Montreal, Quebec to a rail company in New Brunswick owned by Irving Oil, which would then transport the Shale Liquids to Irving Oil's refinery in Saint John, New Brunswick.* », le CP réitère, pour les motifs exposés aux paragraphes 17 et 18, que non seulement cette allégation est fautive, mais qu'elle est irrecevable étant donné qu'elle a été rejetée par la Cour dans les motifs et les conclusions du jugement daté du 8 mai 2015.

22. Le CP admet les faits allégués au paragraphe 7 et déclare qu'il exploite une gare de triage à Côte-Saint-Luc et que le train avait fait l'objet d'un échange avec MMAC à la gare de triage de Côte-Saint-Luc plutôt qu'à la gare de Saint-Jean-sur-Richelieu parce que la voie d'évitement au point d'échange à Saint-Jean-sur-Richelieu était trop courte pour l'interconnexion efficace du trafic avec MMA, compte tenu de l'historique des volumes de circulation ferroviaire. Le CP souligne que, en tant que transporteur public, il était obligé par la loi d'effectuer le transfert comme il l'a fait, en suivant les instructions reçues de l'expéditeur, WPC, tel qu'il ressort du connaissance pour le train 606-282 (pièce CP-2).
23. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 8. Le CP précise que la Cour supérieure, dans son jugement daté du 24 octobre 2016, a fait des ajouts et des ajustements aux principales questions de fait et de droit qui seront déterminées collectivement et que, par conséquent, les demandeurs devraient plutôt se reporter à ce jugement plus récent de la Cour. Le CP renvoie plus précisément aux paragraphes 34 et 35 des conclusions du jugement de la Cour daté du 24 octobre 2016, tel qu'il ressort du dossier de la Cour.
24. Pour ce qui est du paragraphe 8.1, le CP s'en remet au jugement de la Cour daté du 24 octobre 2016.
25. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 9, et réitère que l'appellation « liquides de schiste » (*Shale Liquids*) est inexacte. Tel qu'il a été indiqué précédemment au paragraphe 19, l'appellation exacte des marchandises dangereuses en question est « pétrole brut ».
26. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués aux paragraphes 10 et 11 et ajoute que ces faits allégués et la pièce P-2 ne sont pas pertinents.
27. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 12 et ajoute qu'ils ne sont pas pertinents parce qu'il était légal d'expédier du pétrole brut par chemin de fer en juillet 2013. De plus, la pièce communiquée au soutien des faits allégués dans ce paragraphe est un article de journal, pièce P-3, qui constitue du oui-dire et qui pour ce motif est irrecevable. Le CP s'objecte à la production de cette pièce en preuve.
28. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 13 et ajoute qu'ils sont très généraux et que l'illustration présentée au soutien de ces faits ne contient aucune indication sur son origine et ne peut pas être utilisée comme pièce. Par conséquent, le CP s'objecte à la production de cette illustration dans le dossier.
29. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 14 et il ajoute qu'il est une compagnie de chemin de fer et non pas un producteur de pétrole.
30. Pour ce qui est du paragraphe 15, le CP s'en remet au texte du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, partie 2, applicable au Canada au moment en question, pour les normes de classification.
31. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 16. Il ajoute qu'ils ne sont pas pertinents puisqu'ils portent sur ce que d'autres parties auraient fait à un autre moment et dans des circonstances différentes; par conséquent et pour ces motifs, le CP s'objecte à la production des pièces P-4 et P-5.

32. Le CP nie, telle que rédigée, la première partie des faits allégués au paragraphe 17 et ajoute qu'elle n'est pas pertinente et que, pour le reste de ce paragraphe, il ajoute que la classification et l'identification correctes du pétrole brut incombaient à l'expéditeur, WPC, que ce soit en droit ou par l'effet d'un contrat, et de Irving Oil Ltd., l'expéditeur au sens du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.¹ Le CP ajoute que, tel qu'il ressort du connaissance pour le train 606-282 (pièce CP-2), les marchandises dangereuses avaient été classifiées dans le groupe d'emballage III (GE-III). WPC, par l'intermédiaire de son représentant, a garanti l'exactitude de cette classification sur le connaissance et, suivant les modalités des tarifs du CP, WPC avait l'obligation d'indemniser le CP à l'égard de toute responsabilité imputée au CP qui résulterait de cette mauvaise classification.
33. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 18 à 22 et réitère que le CP est une compagnie de chemin de fer et non pas un producteur de pétrole.
34. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 23. En lien avec les allégations suivant lesquelles le CP était au courant du « *mislabelling of the tank cars* » (erreur d'étiquetage des wagons-citernes) contenant le pétrole brut, les wagons-citernes étaient correctement étiquetés. De plus, l'inscription de mentions sur les wagons-citernes (c'est-à-dire l'apposition d'une plaque appropriée) selon leur contenu ne faisait pas partie des devoirs et obligations du CP, pas plus que la classification du contenu de la cargaison.
35. Le CP admet les faits allégués au paragraphe 23.1 et prend acte des aveux de responsabilité figurant dans les pièces P-10 et P-11, et ajoute que ces aveux lient MMA.
36. Le CP admet les faits allégués au paragraphe 24 et ajoute que le mécanicien de locomotive qui conduisait le train le 5 juillet 2013 était le défendeur Harding, un employé de MMAC.
37. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 25 et ajoute que, le matin du 5 juillet 2013, le train pesait environ 10 290 tonnes et que la dénivellation de la pente sur la voie principale où le train était garé à Nantes est d'en moyenne 0,94 %.
38. Pour ce qui est du paragraphe 26, le CP admet que le défendeur Harding a laissé en marche le moteur de la locomotive de tête MMA 5017 et qu'il a omis d'immobiliser le train avec un nombre suffisant de freins à main.
39. Le CP admet les faits allégués au paragraphe 26.1 et précise qu'il s'agit de faits dont il a eu connaissance après le Déraillement. Selon le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada (le « **Rapport du BST** », pièce P-25), le défendeur Harding savait qu'une fumée excessive noire et blanche s'échappait de la cheminée de la locomotive de tête et le chauffeur de taxi qui avait cueilli le défendeur Harding à Nantes vers 23 h 30 le 5 juillet 2013 avait remarqué la fumée, avait mentionné que des gouttelettes

¹ Aux termes de l'article 2.2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, l'« expéditeur » est responsable de la détermination de la classification des marchandises dangereuses. Selon l'article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, on entend par « expéditeur » une personne qui « importe ou importera des marchandises dangereuses au Canada ». Par conséquent, Irving Oil Ltd. était à la fois un destinataire (parce que le chargement lui était destiné) et, au moins aux fins du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, un expéditeur.

de pétrole éclaboussaient le pare-brise du taxi et avait même demandé au défendeur Harding si la locomotive devrait être laissée dans cet état.

40. Le CP admet les faits allégués aux paragraphes 27 à 32. Il ajoute qu'il a appris ces faits après le Déraillement, par le biais du Rapport du BST.
41. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 33 et ajoute que les demandeurs font référence à un article tiré du journal torontois « The National Post » (pièce P-12) au soutien de ces faits allégués, laquelle pièce constitue du oui-dire et, pour ce motif, est irrecevable.
42. Le CP ignore les faits spécifiquement allégués au paragraphe 34 bien qu'il reconnaisse que des immeubles ont été effectivement détruits dans le centre-ville de Lac-Mégantic.
43. Le CP admet les faits allégués aux paragraphes 34.1 et 34.2 et déclare également qu'ils contiennent des aveux qui lient MMA.
44. Pour ce qui est du paragraphe 34.3, le CP s'en remet au Rapport du BST (pièce P-25) dans la mesure où il fait référence à des faits qui ont été établis au cours de l'enquête.
45. Pour ce qui est du paragraphe 34.4, le CP admet que les entités MMA avaient l'obligation de s'assurer que MMAC exerce ses activités de façon sécuritaire et que chaque train exploité par MMAC soit doté d'une équipe compétente pouvant assurer la sécurité de toutes les matières transportées, et qu'elles ont manqué à ces obligations. Le CP a appris après le Déraillement que TC était bien au fait que MMAC exploitait des trains avec un seul employé depuis au moins mai 2010 et que, en date du 12 juillet 2012, MMAC avait commencé à exploiter des trains avec un seul employé entre Farnham et Lac-Mégantic, le tout tel qu'il ressort des faits déclarés dans le Rapport du BST (pièce P-25) et d'une lettre que M. Robert C. Grindrod, président et chef de la direction de MMAR, a transmise à la Federal Railroad Administration des États-Unis le 22 août 2013, dont une copie est communiquée au soutien des présentes comme **pièce CP-3**.
46. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 34.5 à 34.7.
47. Pour ce qui est du paragraphe 34.8, le CP prend acte du fait que MMA avait été impliquée dans bon nombre de violations de l'article 112 du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (« **REFC** »), pour avoir omis de bien immobiliser ses trains.
48. Pour ce qui est du paragraphe 34.9, le CP prend acte des violations énumérées dans la pièce P-26, et il ajoute que l'origine et l'intégralité de cette pièce P-26 ne sont pas claires.
49. Le CP ignore les faits allégués au paragraphe 34.10.
50. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 34.11, mais admet que le train impliqué dans le Déraillement exploité par MMAC était conduit par un seul mécanicien de locomotive. TC était au courant que MMAC exploitait des trains avec un seul employé au moins depuis mai 2010 et que, en date du 12 juillet 2012, MMAC avait commencé à exploiter des trains avec un seul employé entre Farnham et Lac-Mégantic. Le CP admet qu'un mécanicien de locomotive et un chef de train s'occupaient du train

avant le transfert qui a eu lieu à Côte-Saint-Luc, lorsque MMAC a pris le contrôle de la cargaison et a utilisé ses propres locomotives et sa propre équipe.

51. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 34.12 et 34.13.
52. Le CP ignore les faits allégués au paragraphe 34.14 et ajoute que les articles de journaux (pièces P-27 et P-28) constituent du oui-dire et, pour ce motif, sont irrecevables.
53. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués aux paragraphes 35 et 36.
54. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 37 et ajoute que l'ampleur des activités de transport de pétrole brut n'est pas pertinente dans la présente affaire. Le CP ajoute de plus qu'en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, TC est l'autorité chargée, entre autres tâches, de surveiller la sécurité des compagnies de chemins de fer du Canada assujetties à la réglementation fédérale, d'élaborer des règlements, des règles et des normes techniques, de veiller à la conformité du secteur aux règles, aux règlements et aux normes par des vérifications et des inspections et de prendre des mesures d'application de la loi, s'il y a lieu, le tout comme il est décrit sur le site Web de TC dans le document intitulé « Sécurité ferroviaire », dont une copie est communiquée au soutien des présentes comme **pièce CP-4**. L'Office est responsable de la délivrance d'un Certificat d'aptitude pour chaque chemin de fer fédéral. L'Office, pour sa part, délivre de tels certificats s'il juge, notamment, que la garantie d'assurance de responsabilité civile sera appropriée pour l'exploitation proposée.
55. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 38 et 39 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense.
56. Le CP ignore les faits allégués au paragraphe 40 selon lesquels Irving Oil Ltd. a effectué une analyse du pétrole brut provenant d'un des puits de pétrole situés dans la région de Bakken, et ajoute que la *Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition* (pièce P-13) constitue du oui-dire et est irrecevable. Le CP déclare également qu'à titre d'expéditeur au sens de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, Irving Oil Ltd. avait l'obligation de s'assurer de la classification exacte du pétrole brut au moment de son importation au Canada et que la classification selon le groupe d'emballage effectuée par WPC pour le produit en question avait été vérifiée ou corrigée. Le CP avait le droit de se fier sur cette classification.
57. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 41 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense.
58. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 42. Pour ce qui est de l'allégation voulant que le CP était un « *major partner in the North Dakota transloading facility* », le CP déclare qu'il n'existait pas d'entente ou d'arrangement de partenariat entre le CP et MMA, Dakota Plains et/ou les Entités de World Fuel.
59. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 43 et 44.
60. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 45. De plus, le CP déclare que l'expéditeur, WPC, était uniquement responsable du choix des wagons-citernes et que les Entités World Fuel avaient loué les wagons-citernes utilisés pour le transport du pétrole brut

auprès de locateurs de wagons-citernes. À l'époque en cause, le tarif de transport des marchandises du CP ne changeait pas en fonction des différents types de wagons-citernes choisis par WPC. Ces wagons-citernes étaient approuvés pour le transport du pétrole brut conformément à la législation et à la réglementation applicables en vigueur au Canada et aux États-Unis à tout moment pertinent.

61. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 46 et 47 et réitère qu'il n'existe aucune entente de partenariat de ce type.
62. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 48. En tant que transporteur public, le CP était tenu d'accepter des chargements remis pour transport suivant des conditions et modalités raisonnables. Le CP n'était pas propriétaire du pétrole brut remis pour transport par WPC et n'avait aucun intérêt dans ce pétrole brut. La responsabilité de tester, de classer et d'identifier des marchandises dangereuses et d'étiqueter les wagons-citernes incombe à l'expéditeur et à l'importateur, c'est-à-dire l'expéditeur au sens de l'alinéa 2.2(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.
63. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 49. Le CP ajoute qu'il a vendu des voies entre Brookport et Sherbrooke à Québec Southern Railway en 1996, et des voies entre Sherbrooke et Lac-Mégantic à Canadian American Railroad en 1997, soit environ 16 ans avant le Déraillement. En 2003, le CP a seulement vendu à MMA i) des voies entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Brookport, ii) des voies entre Farnham et Sainte-Rosalie, iii) des voies entre Farnham et Stanbridge et iv) des voies entre Brookport et Abercorn. Le Déraillement ne s'est pas produit sur des voies que le CP avait vendues à MMA en 2003.
64. Toujours en lien avec le paragraphe 49, le CP nie également les allégations voulant qu'il ait été en « *close partnership relationship* » (partenariat étroit) avec MMAC et qu'il ait agi à titre de « *main interchange partner* » (principal partenaire pour le transfert) de MMAC. Comme il a été mentionné précédemment, il n'existait aucun partenariat de quelque sorte que ce soit entre le CP et MMA. De plus, le fait est que la voie ferrée du CP s'arrêtait à Saint-Jean-sur-Richelieu et que les voies de MMAC débutaient à Saint-Jean-sur-Richelieu, ce qui impliquait la présence d'un point d'interconnexion entre le CP et MMA afin que les marchandises soient acheminées aux installations d'Irving Oil Ltd. à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Il est entendu que WPC pouvait utiliser d'autres points d'interconnexion, selon l'itinéraire qu'elle choisissait.
65. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 50 et ajoute que les demandeurs font référence à deux documents, soit le connaissement pour le train 606-282 (pièce P-14) et la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement* (pièce P-15) aux termes de laquelle les parties avaient convenu d'assembler les wagons-citernes contenant le pétrole brut à livrer à Irving Oil Ltd. à la gare de triage de Côte-Saint-Luc en vue d'un transfert à Saint-Jean-sur-Richelieu. Ces documents ne créent ni ne révèlent aucune forme de partenariat quelle qu'elle soit.
66. Aux termes de la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement* (pièce P-15), qui est usuelle dans l'industrie ferroviaire, MMAC s'est vue accorder le droit d'exploiter ses trains, en utilisant les locomotives de MMA et ses propres équipes, sur les voies du CP. Le certificat d'aptitude que l'Office a délivré à MMA, et dont copie est communiquée au soutien des présentes comme **pièce CP-5**, autorisait MMAC à exploiter un chemin de fer, entre autres lieux, sur la subdivision Adirondack du CP entre

Saint-Jean-sur-Richelieu et Côte-Saint-Luc aux termes de la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement* (pièce P-15).

67. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 51 et 52 pour les motifs énoncés aux Sections III et suivantes de la présente défense et ajoute que les pièces P-16 et P-17 — qui ne prouvent aucunement ces faits allégués — ont été produites après le Déraillement. De plus, le CP réitère que l'Office est la seule autorité responsable de la délivrance des certificats d'aptitude et que TC a la responsabilité, entre autres tâches, de surveiller la sécurité des compagnies de chemins de fer assujetties à la réglementation fédérale et de prendre des mesures d'application de la loi, s'il y a lieu (pièce CP-4). Le CP déclare également que même en tenant compte de ce qu'il a appris après le Déraillement, il n'était pas autorisé par la loi à imposer un embargo sur le transfert de marchandises dangereuses, qui comprenaient des chargements de pétrole brut, avec MMA et que l'Office lui avait ordonné de lever l'embargo et de poursuivre l'interconnexion de tout le trafic avec MMA.
68. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués au paragraphe 53. Quoi qu'il en soit, la surveillance de l'état des voies de MMAC et de leur utilisation relève de TC. Le CP ajoute qu'au matin du 5 juillet 2013, les wagons-citernes du train MMA-002 avaient fait l'objet d'une inspection par TC à Farnham avant le départ pour Nantes. De plus, c'était l'expéditeur, WPC, qui avait choisi l'itinéraire pour transporter le pétrole brut, lequel itinéraire impliquant un transfert avec MMAC et nécessitait donc l'utilisation des voies de MMAC.
69. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 54 et ajoute que plusieurs faits au sujet de MMA sont parvenus à sa connaissance après le Déraillement. Le CP réitère que TC est l'autorité responsable de la surveillance de la sécurité ferroviaire au Canada et que l'Office est responsable de la délivrance des certificats d'aptitude qui permettent aux compagnies de construire et d'exploiter un chemin de fer sur le réseau en question. TC a le pouvoir d'inspecter les activités ferroviaires, notamment l'infrastructure des voies et le matériel, de délivrer les ordonnances et directives nécessaires et pertinentes et d'imposer d'autres exigences pour s'assurer que les chemins de fer sont exploités de façon sécuritaire. De son côté, l'Office a également le droit et le pouvoir discrétionnaire de suspendre ou de révoquer ces certificats d'aptitude s'il le juge approprié. Ensemble, TC et l'Office réglementent chaque chemin de fer individuel, et plus précisément MMA.
70. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 55 et 56 et ajoute que les prétentions qu'ils contiennent, même si certaines sont citées entre guillemets, ne sont étayées par aucune pièce ni autre référence.
71. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 57 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense. Le CP ajoute qu'il ne pouvait pas prévoir que le défendeur Harding, un employé de MMAC, omettrait de se conformer au règlement d'exploitation des chemins de fer applicable, qu'il ne serrerait pas un nombre suffisant de freins à main des wagons-citernes, qu'il omettrait d'effectuer un essai approprié de l'efficacité de ces freins et qu'il laisserait le train sans surveillance sur une pente de la voie principale, qu'un incendie se déclarerait dans le moteur de la locomotive de tête de MMAC, ou que le moteur, qui était toujours en marche, serait coupé par les pompiers, et qu'en raison de la coupure du moteur, l'air dans le circuit de freins à air des trains commencerait lentement à se vider, le tout avec pour résultat que le train a descendu la pente vers Lac-Mégantic.

72. Toujours pour ce qui est du paragraphe 57, c'était l'expéditeur, WPC, qui avait désigné l'itinéraire; cette décision a nécessité un transfert avec MMAC et l'utilisation des voies de MMAC qui traversent Lac-Mégantic pour que le pétrole brut soit transporté de New Town, au Dakota du Nord, jusqu'à St John, au Nouveau-Brunswick. Comme il est indiqué dans le connaissement pour le train 606-282 (pièce CP-2), le CP avait reçu instruction de WPC de transporter le pétrole brut de New Town à Saint-Jean-sur-Richelieu et de procéder à un transfert avec MMAC, de sorte que MMAC le transporterait de Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'à la raffinerie d'Irving Oil Ltd à Saint John.
73. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 58 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense.
74. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 59 et ajoute que l'allégation de l'existence d'un contrat de sous-traitance entre le CP et MMA est irrecevable et, de toute façon, fautive. L'allégation selon laquelle « *CP Rail subcontracted with its partner, MMA[C]* » est également en contradiction avec les deux jugements de la Cour qui autorisent la présente action collective, tel qu'il a déjà été expliqué aux paragraphes 17 et 18 de la présente défense.
75. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 60 à 63 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense.
76. Pour ce qui est du paragraphe 64, le CP admet que les wagons-citernes choisis par l'expéditeur, WPC, pour transporter le pétrole brut étaient des wagons-citernes DOT-111, et ajoute que ces wagons-citernes avaient été autorisés pour le transport de pétrole brut conformément à la législation et à la réglementation applicables en vigueur à tout moment pertinent au Canada et aux États-Unis. Le CP nie les autres faits allégués au paragraphe 64.
77. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 65 à 71 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense et réitère que les wagons-citernes avaient été autorisés pour le transport de pétrole brut, peu importe la classification par groupe d'emballage de ce pétrole. De plus, le CP s'oppose à la production en preuve des pièces P-18 à P-24 au motif qu'elles ne sont pas pertinentes, étant donné qu'elles font référence à d'autres instances que la présente affaire, qu'elles constituent du oui-dire et qu'elles traitent de questions qui, à supposer qu'elles soient pertinentes, ne peuvent être traitées que par le témoignage d'un expert.
78. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 72 et ajoute que les wagons-citernes ont été choisis par l'expéditeur, WPC, pour le transport du pétrole brut et que ces wagons-citernes ont été autorisés pour le transport de pétrole brut conformément à la législation et à la réglementation applicables en vigueur à tout moment pertinent au Canada et aux États-Unis.
79. Le CP nie les faits allégués aux paragraphes 73 à 74.
80. Pour ce qui est des faits allégués au paragraphe 75, le CP admet que le train avait fait l'objet d'un transfert entre le CP et MMAC à Côte-Saint-Luc et ajoute que la *Loi sur les transports au Canada* oblige les compagnies de chemin de fer à fournir des installations

convenables pour l'interconnexion du trafic entre transporteurs de liaison. Le CP nie le reste des faits allégués à ce paragraphe.

81. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 76 pour les motifs plus amplement exposés dans les Sections III et suivantes de la présente défense.
82. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 77 et ajoute qu'il a agi conformément à l'ensemble des lois et des règlements applicables et n'a commis aucune faute. Lorsque le Déraillement a eu lieu à Lac-Mégantic, le train était exploité par MMAC au moyen des locomotives de MMA ainsi que de l'équipe et des voies ferrées de MMAC. MMAC avait la garde et le contrôle du train depuis le moment du transfert lorsque les locomotives de MMA avaient été raccordées au train à Côte-Saint-Luc.
83. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 78 et ajoute que c'était l'expéditeur, WPC, qui avait choisi l'itinéraire pour le transport du pétrole brut de Saint-Jean-sur-Richelieu à Saint John, au Nouveau-Brunswick, comme il est indiqué dans le connaissance pour le train 606-282 (pièce CP-2). Du moment où MMAC avait pris le contrôle des wagons-citernes au point d'échange, c'était MMA, et seulement MMA, qui était responsable du transport du pétrole brut.
84. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 79 et à chacun des alinéas 79 a) à 79 d).
85. Pour ce qui est de l'introduction du paragraphe 79, le CP déclare qu'il s'agit d'un moyen irrégulièrement plaidé. L'emploi par les demandeurs des mots « *as well as, of their agents or servants, for whose actions, omissions and negligence, they are responsible* » est une tentative de plaider à nouveau la théorie de la responsabilité du fait d'autrui selon laquelle le CP serait responsable indirectement de la faute de MMAC. Comme il l'a précisé précédemment, le CP soutient que l'ensemble de ces allégations sont en contradiction avec les motifs et les conclusions exposés dans le jugement du 8 mai 2015 qui autorise l'exercice de la présente action collective. De toute façon, le CP et MMA sont des compagnies de chemin de fer et des entités juridiques distinctes et le CP n'a jamais contrôlé les activités de MMA.
86. Pour ce qui est de l'alinéa 79 a), le CP nie les faits allégués à cet alinéa et ajoute qu'il n'était plus propriétaire des voies de MMAC en cause depuis plus de 16 ans au moment du Déraillement et n'avait aucun moyen à sa disposition ni aucun pouvoir conféré par la loi lui permettant d'inspecter les voies ferrées ou les activités de MMAC et n'a aucune obligation de le faire. De toute façon, le Déraillement n'a pas été causé par l'état des voies ferrées de MMAC.
87. Pour ce qui est de l'alinéa 79 b), le CP nie les faits allégués à cet alinéa et ajoute que le CP n'a pas retenu les services de MMAC. Le CP ajoute que si, par l'utilisation de l'énoncé « [CP] *failed and / or neglected to hire a competent and competent railway operator* », les demandeurs sous-entendent que le CP a « conclu un contrat de sous-traitance » avec MMAC, le CP réitère qu'il n'a pas retenu les services de MMAC, que ce soit par contrat ou autrement.
88. Toujours pour ce qui est de l'alinéa 79 b), le CP n'avait pas la responsabilité de vérifier ou de valider que MMAC était solvable, suffisamment capitalisée ou assurée. De plus, le CP déclare que le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer DORS/96-337*, qui a été adopté sous l'autorité de la *Loi sur les transports au*

Canada, prévoit qu'une compagnie de chemin de fer doit détenir une assurance responsabilité suffisante. L'article 4 du Règlement confirme qu'il revient à l'Office, et non au CP, d'établir si une assurance responsabilité suffisante a été souscrite par les compagnies de chemin de fer assujetties à la Loi. L'Office doit également s'assurer de la souscription d'une assurance responsabilité suffisante sur une base régulière pour tenir compte de modifications au profil de risque.

89. Pour ce qui est de l'alinéa 79 c), le CP nie les faits allégués à cet alinéa.
90. Pour ce qui est de l'alinéa 79 d), le CP nie les faits allégués à cet alinéa. Il ajoute qu'il incombe à l'expéditeur (c'est-à-dire l'expéditeur et/ou l'importateur canadien) de s'assurer qu'une matière dangereuse est dûment classée, identifiée et marquée, conformément à la législation et à la réglementation applicables en vigueur à tout moment pertinent au Canada et aux États-Unis. Dans la présente affaire, WPC et Irving Oil Ltd. étaient responsables de la classification du pétrole brut en question, et le CP était en droit de se fier à leur classification. De plus, WPC avait garanti au CP l'exactitude de la classification selon le groupe d'emballage dans le connaissance, et a la responsabilité contractuelle d'indemniser le CP si une responsabilité était imputée au CP en raison de la mauvaise classification du groupe d'emballage du pétrole.
91. Pour ce qui est de l'alinéa 79 e), le CP nie les faits allégués à cet alinéa et ajoute que les wagons-citernes DOT-111 que l'expéditeur avait choisis constituaient des « contenants normalisés » au sens de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et étaient autorisés pour le transport du pétrole brut conformément à la législation et à la réglementation applicables en vigueur à tout moment pertinent au Canada et aux États-Unis.
92. Pour ce qui est de l'alinéa 79 f), le CP nie les faits allégués à cet alinéa, qui reprennent partiellement ceux de l'alinéa 79 b). Pour ces motifs, le CP renvoie à sa réponse précédente qui porte sur l'alinéa 79 b) et ajoute que pour ce mouvement il n'a jamais embauché d'exploitant de chemin de fer.
93. Le CP nie les faits allégués à l'alinéa 79 g) et réitère les réponses précédentes qu'il a données à l'égard des alinéas 79 b) et f).
94. Toujours pour ce qui est de l'alinéa 79 g), plus précisément en ce qui a trait à l'allégation selon laquelle le CP aurait omis d'embaucher un exploitant de chemins de fer sûr et compétent « *that would have adequately staffed its trains to ensure safety* », le CP déclare que son chemin de fer était doté d'une équipe suffisante et qu'il incombe à chaque compagnie de chemin de fer d'utiliser les ressources humaines qu'elle juge appropriées, sous réserve des lois et des règlements applicables sous la surveillance de TC.
95. Le CP nie les faits allégués à l'alinéa 79 h), qui reprennent partiellement ceux des alinéas 79 b), f) et g). Le CP réitère la réponse précédente qu'il a donnée à l'égard de ces alinéas.
96. Toujours pour ce qui est de l'alinéa 79 h), relativement à l'allégation selon laquelle le CP aurait omis ou négligé d'embaucher un exploitant sûr et compétent « *that would only operate locomotives in good working order, instead it contracted with MMAR which had a poor safety record and which railway tracks were considered to be excepted* », le CP

réitère que l'allégation selon laquelle il aurait confié à MMAC par contrat de sous-traitance le transport de pétrole brut va à l'encontre des motifs et des conclusions exposés dans le jugement du 8 mai 2015, qui autorise l'exercice de l'action collective. Cette allégation est également fautive. En outre, MMAC détenait un certificat d'aptitude et seul l'Office a la responsabilité d'établir quelles compagnies de chemin de fer devraient détenir un tel certificat. Le CP réitère que lorsqu'il a tenté, après le Déraillement, d'imposer un embargo sur le transfert de matières dangereuses, qui comprenaient des chargements de pétrole brut, avec MMAC, l'Office a forcé le CP par ordonnance à lever son embargo.

97. Pour ce qui est de l'alinéa 79 i), le CP nie les faits allégués à cet alinéa. Le CP ajoute que l'expéditeur, WPC, a choisi MMAC pour assurer le transport entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint John, comme en fait foi le connaissance pour le train 606-282 (pièce CP-2).
98. Pour ce qui est de l'alinéa 79 j), le CP nie les faits allégués à cet alinéa.
99. Pour ce qui est de l'alinéa 79 k), le CP nie les faits allégués à cet alinéa et ajoute qu'il n'avait aucun pouvoir, prévu par la loi ou autrement, sur l'équipe de MMAC ou sur la façon dont MMAC gérait ses activités ni aucune responsabilité à cet égard.
100. Pour ce qui est de l'alinéa 79 l), le CP nie les faits allégués à cet alinéa. À cet égard, le CP réitère le paragraphe précédent et renvoie aux Sections III et suivantes de la présente défense.
101. Pour ce qui est du paragraphe 79.1, les faits allégués portent sur MMAC et, par conséquent, le CP laisse aux défendeurs MMAC et Harding le soin d'y répondre.
102. Pour ce qui est du paragraphe 79.2, les faits allégués portent sur MMAC et, par conséquent, le CP laisse aux défendeurs MMAC et Harding le soin d'y répondre. Toutefois, le CP admet que le défendeur Harding, un employé de MMAC, a omis de serrer un nombre suffisant de freins à main sur le train.
103. Pour ce qui est du paragraphe 79.3, les faits allégués portent sur MMAC et, par conséquent, le CP laisse aux défendeurs MMAC et Harding le soin d'y répondre. Toutefois, le CP fait valoir que ce sont les fautes de MMA, y compris les fautes de l'employé de MMA, le défendeur Harding, qui sont la cause du Déraillement, comme il est expliqué plus en détail dans les Sections III et suivantes de la présente défense.
104. Pour ce qui est du paragraphe 79.4, le CP admet en partie les faits allégués au paragraphe d'introduction voulant que le « *Train Derailment and the resulting injuries and damages were caused by the faults of MMA Canada [MMAC] and Thomas Harding themselves* » et ajoute que MMAR est tout aussi responsable puisqu'elle contrôlait de fait MMAC, entre autres ses affaires quotidiennes. De plus, MMAR a admis dans des instances judiciaires aux États-Unis être responsable des fautes de MMAC.
105. Toujours pour ce qui est du paragraphe 79.4 et de l'énoncé « *as well as, of their agents or servants, for whose actions, omissions and negligence they are responsible, which include, but are not limited to...* », le CP est d'accord dans la mesure où les allégations se rapportent uniquement au fait que la défenderesse MMAC est responsable non seulement des actions ou des omissions de son employé, c'est-à-dire le défendeur

Harding, mais également des actions ou des omissions d'autres employés de MMAC. Le CP réitère que MMAR est tout aussi responsable puisqu'elle contrôlait de fait MMAC, entre autres ses affaires quotidiennes. De plus, MMAC et MMAR étaient exploitées comme une seule entité intégrée et MMAR a admis dans des instances judiciaires aux États-Unis être responsable des fautes de MMAC.

106. Toujours quant au paragraphe 79.4, si par l'énoncé « *as well as, of their agents or servants* », (ainsi que leurs mandataires ou agents), les demandeurs sous-entendent que le CP et MMAC ont agi aux termes d'un « contrat de sous-traitance », alors le CP nie cet énoncé et réitère ce qu'il a soutenu ci-dessus relativement aux motifs et aux conclusions exposés dans le jugement du 8 mai 2015 qui autorise l'exercice de la présente action collective.
107. Pour ce qui est de l'alinéa 79.4 a), le CP admet que le défendeur Harding a omis notamment de serrer un nombre suffisant de freins sur le train qui a déraillé.
108. Pour ce qui est de l'alinéa 79.4 b), le CP admet que le défendeur Harding a omis d'effectuer un essai approprié de l'efficacité des freins à main sur le train qui a déraillé.
109. Pour ce qui est de l'alinéa 79.4 c), le CP admet que le défendeur Harding a omis de serrer un nombre suffisant de freins à main sur le train qui a déraillé.
110. Pour ce qui est des alinéas 79.4 d) à 79.4 u), le CP laisse aux défendeurs MMAC et Harding le soin de répondre à ces allégations.
111. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 80 à 84.
112. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 85 et souligne que les dommages qu'a subis le demandeur Ouellet ont été causés par les fautes de MMA, y compris les fautes de l'employé de MMA, le défendeur Harding. Subsidièrement, si une responsabilité fondée sur la mauvaise classification de la cargaison ou l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 devait être établie, laquelle responsabilité est niée puisque ces prétendues fautes n'ont pas causé le Déraillement, la responsabilité incomberait de toute façon à d'autres parties que le CP.
113. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 86 dans la mesure où ils concernent le CP. Le CP ajoute que le demandeur Ouellet a produit une preuve de réclamation dans le cours des procédures d'insolvabilité.
114. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 87 à 91.
115. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 92 à 93 et souligne que peu importe les dommages que le demandeur Jacques pourrait avoir subis, ils ont été causés par les fautes de MMA, y compris les fautes de l'employé de MMA, le défendeur Harding, et par eux seuls. Subsidièrement, si une responsabilité fondée sur une prétendue mauvaise classification de la cargaison ou l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 devait être établie, laquelle responsabilité est niée puisque ces prétendues fautes n'ont pas causé le Déraillement, la responsabilité incomberait de toute façon à d'autres parties que le CP.
116. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 94.

117. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 95 dans la mesure où ils concernent le CP. Le CP ajoute que le demandeur Jacques a déjà reçu de son assureur, la Garantie, Compagnie d'Assurances de l'Amérique du Nord, une somme de 2 697 005 \$ pour les dommages matériels qu'il a subis.
118. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 96 à 98.
119. Le CP ignore les faits allégués aux paragraphes 99 et 100 et souligne que peu importe les dommages que le demandeur Parent pourrait avoir subis, ils ont été causés par les fautes de MMA, y compris les fautes de l'employé de MMA, le défendeur Harding, et par eux seuls. Subsidiairement, si une responsabilité fondée sur la mauvaise classification de la cargaison ou l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 devait être établie, laquelle responsabilité est niée puisque ces prétendues fautes n'ont pas causé le Déraillement, la responsabilité incomberait de toute façon à d'autres parties que le CP.
120. Le CP nie les faits allégués au paragraphe 101.
121. Pour ce qui est du paragraphe 102, le CP nie les faits allégués à ce paragraphe dans la mesure où ils concernent le CP.
122. Le CP nie, tels que rédigés, les faits allégués aux paragraphes 103 à 105, dans la mesure où ils concernent le CP.

ET PLAIDANT D'ABONDANT, SANS LIMITER LA PORTÉE DE CE QUI PRÉCÈDE, LA DÉFENDERESSE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE PLAIDE CE QUI SUIT :

III. LES PARTIES

a) Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique

123. Le CP est la filiale d'exploitation de Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée, une société canadienne.
124. Le CP est un transporteur ferroviaire de catégorie 1 constitué en société sous le régime des lois du Canada, tel qu'il ressort de l'Information concernant les sociétés de régime fédéral, dont copie est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-6**.
125. Le CP exploite un chemin de fer principalement au Canada.
126. Le CP détient un certificat d'aptitude délivré par l'Office et il est dûment autorisé à exploiter un chemin de fer au Canada, comme en fait foi la décision n° 396-R-2007 de l'Office, communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-7**.
127. Le CP n'est pas autorisé à exercer une activité sur les voies ferrées de MMA.
128. À l'époque en cause, le réseau ferroviaire canadien du CP s'étendait de la côte du Pacifique à Saint-Jean-sur-Richelieu, au Québec, tel qu'il ressort de la carte de l'itinéraire du CP, communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-8**.

129. Le CP n'a aucune voie ferrée et n'exerce aucune activité d'exploitation ferroviaire à l'est de Saint-Jean-sur-Richelieu, au Québec (sauf le tronçon de 0,8 mille de voies à l'est de Saint-Jean-sur-Richelieu).
130. Les filiales américaines distinctes du CP, qui sont en fait des entités américaines constituées de façon distincte, exploitent des chemins de fer principalement aux États-Unis, y compris SOO.

b) **MMAC et MMAR**

131. La défenderesse MMAC est une compagnie de chemin de fer interprovinciale et internationale régie par la *Loi sur les transports au Canada*, LC 1996, c. 10.
132. MMAC est constituée en société sous le régime des lois de la Nouvelle-Écosse, tel qu'il ressort du registre des sociétés de capitaux, dont copie est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-9**. Elle a été constituée comme société à responsabilité illimitée (*unlimited liability company*) et sa société mère MMAR est donc tenue de rembourser aux créanciers de MMAC les dettes non remboursées par MMAC.
133. MMAC détient le certificat d'aptitude n° 02004-3, délivré par l'Office, comme en fait foi l'ordonnance de l'Office n° 2013-R-266, dont copie est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-10**.
134. En vertu de son certificat d'aptitude, qui lui avait été délivré initialement en 2002, MMAC était autorisée à exploiter, à l'époque en cause, un chemin de fer entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière canado-américaine au point milliaire 26,25 de la subdivision Newport.
135. MMAC a détenu ce certificat d'aptitude jusqu'au 12 août 2014, date à laquelle l'Office a suspendu le certificat.
136. MMAC, comme toutes les autres compagnies de chemin de fer en exploitation au Canada, était sous la surveillance de TC.
137. MMAR est une compagnie de chemin de fer constituée en société sous le régime de lois étrangères, tel qu'il ressort de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises, dont copie est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-11**. MMAR est autorisée à exercer ses activités sur certains rails au Canada conformément au même certificat d'aptitude visant les activités de MMAC.
138. MMAR est la société mère de MMAC (comme nous l'avons mentionné précédemment, ces deux sociétés forment collectivement « **MMA** »).
139. MMAR traitait MMAC comme son simple prolongement, lui dictant un relâchement de ses règles de sécurité et d'autres règles d'exploitation, ce qui a causé d'importants dommages. En raison du contrôle qu'elle exerçait effectivement sur MMAC et du fait qu'elle était en fait son *alter ego*, MMAR est responsable des fautes commises par MMAC.

140. Qui plus est, MMAR a admis dans les instances de faillite aux États-Unis que l'exploitation de MMAC était intégrée à celle de MMAR et que les dettes de MMAC sont les dettes de MMAR :

As Your Honor knows, and has been established on the record in this case many, many times, the Canadian subsidiary [MMAC] was an unlimited liability company formed under Nova Scotia law. **All of its liabilities are liabilities of the U.S. company [MMAR]**. And the entire case has been conducted on that basis.

So, when the Canadian entity incurred liabilities that led to its eventual demise, **those same liabilities were incurred by the U.S. company and led to its demise**. As your Honor has, I think, observed many times throughout this case, **the operations were integrated**. The entire operations of the case post-bankruptcy were financed by the U.S. operation, not by the Canadian operation.

[Nos soulignés]

Comme votre Honneur le sait, et comme il a été consigné au dossier de cette affaire à maintes reprises, la filiale canadienne [MMAC] était une société à responsabilité illimitée (*unlimited liability company*) constituée sous le régime des lois de la Nouvelle-Écosse. **Toutes ses dettes sont des dettes de la société américaine [MMAR]**. Et c'est sur cette base que l'affaire en entier a été présentée.

Ainsi, lorsque l'entité canadienne a contracté des dettes qui ont mené ultérieurement à son effondrement, **ces mêmes dettes ont été contractées par la société américaine et ont mené à son effondrement**. Comme votre Honneur l'a observé, je le pense, à maintes reprises dans cette affaire, **les exploitations étaient intégrées**. L'affaire a été financée à toutes les étapes postérieures à la faillite par l'exploitation américaine, et non pas par l'exploitation canadienne.

[Notre traduction – nos soulignés]

Le tout, tel qu'il ressort d'un extrait de la transcription de l'audience tenue le 20 décembre 2016 devant l'honorable Peter G. Cary de la Cour de faillite des États-Unis, District du Maine, dans l'affaire *Keach v. Canadian Pacific Railway Company* (Case No. 13-10670), communiqué au soutien des présentes comme pièce **CP 12**.

141. Le réseau ferroviaire de MMA, à l'époque en cause, est représenté dans la carte de son itinéraire, communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-13**.
142. Des poursuites criminelles en vertu du *Code criminel* ont été intentées contre MMAC. Des accusations de nature pénale en vertu de lois fédérales ont également été portées contre MMAC et MMAR, notamment en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Ces poursuites sont toujours pendantes.

c) **Thomas Harding**

143. Le défendeur Harding était, à l'époque en cause, un employé de MMAC et avait garé le train qui a déraillé le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, au Québec.
144. Des poursuites criminelles ont été intentées et des accusations de nature pénale ont été portées en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* contre le défendeur Harding. En tant qu'employé de MMA, les fautes qu'il a commises en lien avec la négligence ayant causé le Déraillement sont également les fautes de MMA.

IV. LE CP ET MMA SONT DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DISTINCTES

145. Le CP et MMA sont des compagnies de chemin de fer distinctes et indépendantes, détenant chacune leur propre certificat d'aptitude.
146. Les certificats d'aptitude de chacun du CP et de MMA définissaient les limites territoriales dans lesquelles chaque compagnie de chemin de fer était autorisée à exercer ses activités. Tel qu'il ressort de leur certificat d'aptitude respectif, il n'y avait aucun chevauchement des limites territoriales entre les deux, sauf la portion succincte de voies du CP auxquels MMA avait accès en vertu de la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement*.
147. Le certificat d'aptitude du CP ne l'autorise pas à exercer ses activités sur les voies ferrées de MMAC. C'est au point où les voies du CP se raccordent à celles de MMAC que le lieu de correspondance est établi. Pour que le CP puisse respecter les instructions données et l'itinéraire choisi par l'expéditeur, le CP avait l'obligation de procéder au transfert avec MMAC. Ce transfert était régi par les lois applicables et les règles établies par l'*Association of American Railroads* (« **AAR** »), notamment les règles intitulées *Rules of Interchange* et *Railway Accounting Rules* de l'AAR.
148. Le CP n'inspecte, n'entretient, ni ne répare aucune voie appartenant à MMAC, puisque le CP n'a ni l'obligation ni la responsabilité ni le pouvoir, statutaire ou autre, de le faire.
149. Le CP n'engage, ne forme, ne supervise, ni ne gère aucun des employés de MMA.
150. À l'époque en cause, MMA avait le plein contrôle de son réseau. Le CP ne contrôlait aucunement les opérations des trains roulant sur les voies de MMAC. Le CP ne pouvait exercer aucun contrôle ni aucune influence sur MMAC ni ne l'a fait.
151. Une fois que le CP procède à l'échange des wagons avec MMAC ou n'importe quel autre transporteur de liaison, son rôle en ce qui a trait à la cargaison prend fin. Conformément aux règles de l'AAR intitulées *Rules of Interchange*, il y a transfert de responsabilité dès que le transport est transféré d'un transporteur à un transporteur de liaison. Lorsqu'un expéditeur choisit un itinéraire qui exige un transfert avec MMAC, l'entente conclue entre le CP et MMAC concernant les modalités de ce transfert ne constitue en aucun cas un contrat de sous-traitance avec MMAC.

V. WFS ET SA FILIALE WPC SONT DES EXPÉDITEURS AVERTIS ET EXPÉRIMENTÉS DE PRODUITS PÉTROLIERS

152. WPC est un expéditeur averti et expérimenté de produits pétroliers. WPC faisait souvent affaire par l'intermédiaire de son mandataire, SST Energy Logistics (« **SST** »), qui est un courtier professionnel et expérimenté, spécialisé en expédition de marchandises dangereuses par transport ferroviaire.
153. Entre le 13 janvier 2012 et le 30 juin 2013, WPC a soumis au CP de nombreux connaissements pour le transport de pétrole brut de New Town, au Dakota du Nord, vers les villes suivantes : St-James (Louisiane), Albany (New York), Galveston (Texas), Westville (New Jersey), Walnut Hill (Floride), Nederland (Texas), Philadelphia (Pennsylvanie) et Reybold (Delaware).
154. En outre, du 1^{er} janvier 2012 au 1^{er} juillet 2013, WPC a soumis environ 60 connaissements pour le transport de pétrole brut de New Town, dans le Dakota-du-Nord à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Dans tous les cas, le destinataire indiqué sur les 60 connaissements de la livraison était Irving Oil Ltd. (qui par définition est un « expéditeur » au sens du *Règlement sur le transport des matières dangereuses*, article 1.4) :
- a) Vingt-quatre (24) de ces connaissements avaient été remplis par Vicki Edblom, John Diotzler, Endem Nelson ou Garcia Walks, qui sont tous employés de WPC.
 - b) Les 36 autres connaissements avaient été remplis par des employés de SST Energy Logistics, agissant pour le compte de WPC, entreprise qui fournit des services de transbordement et des services logistiques en Amérique du Nord.
155. Dans tous les cas, l'itinéraire précis choisi par l'expéditeur était CPRS STJNS MMA. Selon le code de cet itinéraire :
- a) CPRS (Canadian Pacific Railway System) désigne les compagnies de chemin de fer faisant affaire sous le nom Canadien Pacifique, autrement dit le CP, SOO et les autres filiales du CP aux États-Unis;
 - b) STJNS désigne Saint-Jean-sur-Richelieu (le lieu de correspondance);
 - c) MMA désigne Montréal, Maine & Atlantic Canada Co.
156. Dans tous les cas, que WPC ait rempli les connaissements elle-même ou qu'ils aient été remplis au nom de WPC par son mandataire, SST, l'itinéraire était toujours choisi par l'expéditeur. WPC a également déclaré et garanti au CP que « *it controls the routing of the Commodity(ies) being transported by the Carrier(s)* » (l'itinéraire de la ou des marchandises devant être transportées relevait du contrôle du ou des transporteurs) [notre traduction], tel qu'il ressort du paragraphe 200 du Tarif 1, rubrique 4 (Pièce CP-2).
157. À l'époque en cause, WPC savait ou aurait dû savoir que le CP n'avait aucun contrôle ni sur MMAC ni sur la cargaison dont MMAC avait la garde et le contrôle.

VI. LE CONNAISSEMENT DONNAIT INSTRUCTION AU CP DE PROCÉDER À L'ÉCHANGE AVEC MMAC

158. Vers le 29 juin 2013, WPC a donné des instructions d'expédition au CP et les a ensuite mises à jour le 30 juin 2013, tel qu'il ressort du connaissance pour le train 606-282 (pièce CP-2), visant le transport de 79 wagons-citernes de pétrole brut et d'un wagon-tampon du point d'origine à New Town, dans le Dakota-du-Nord, au point de destination à Saint John, au Nouveau-Brunswick, pour livraison à la raffinerie d'Irving Oil Limited.
159. Le CP, tout comme le font les membres de son groupe le cas échéant, fournit à chaque expéditeur inscrit, dont WPC, un identifiant et un mot de passe pour qu'ils puissent accéder à l'application Web appelée *Customer Station*. L'application du *Customer Station* est conçue pour permettre aux expéditeurs (ou à leurs mandataires) de gérer leurs expéditions, notamment de soumettre un connaissance, comme c'était le cas en l'occurrence (pièce CP-2). WPC a rempli le formulaire de connaissance sur l'application *Customer Station* de CP.
160. Un connaissance fait, à la fois, office d'accusé de réception de la part du transporteur à l'expéditeur et de contrat de transport. Il précise, entre autres points, la quantité et l'appellation réglementaire correspondante des marchandises transportées, le wagon à utiliser, le point d'origine et le point de destination, ainsi que les conditions et modalités qui y sont intégrées par renvoi.
161. Pour compléter un connaissance, l'expéditeur, WPC, devait entrer de l'information dans divers champs de données, tels que l'itinéraire, l'appellation réglementaire de la marchandise et la classification, notamment le groupe d'emballage, qui indique le niveau de danger des marchandises dangereuses en cause. Les bonnes appellation et classification, notamment le groupe d'emballage, aident à valider le choix de wagons-citernes approuvés conformément aux lois et règlements applicables, en vigueur à l'époque pertinente au Canada et aux États-Unis. En ce qui a trait aux liquides inflammables (classe 3), la désignation d'un groupe d'emballage dépend du point d'éclair du produit et de son point initial d'ébullition. Les wagons-citernes DOT-111 utilisés par WPC étaient légalement approuvés pour le transport de pétrole brut de Classe 3, sans considération des classifications du groupe d'emballage.
162. En soumettant le connaissance, et comme en fait foi l'attestation qui y est contenue, WPC a accepté les conditions et modalités du CP, qui incluent tous les tarifs du CP et qui lui avaient été communiqués sur l'application du *Customer Station* ou par d'autres moyens. Par ailleurs, les tarifs du CP sont également communiqués au public sur son site Web, à l'adresse www.cpr.ca. En raison des transactions antérieures que WPC avait conclues avec le CP, WPC connaissait bien les tarifs du CP et savait que ces tarifs étaient intégrés par renvoi dans les connaissances du CP et que WPC était liée par ceux-ci.
163. Tel qu'il ressort de la carte de l'itinéraire du chemin de fer (pièce CP-8), le réseau ferroviaire du CP (y compris celui de SOO) est raccordé aux installations de WPC au point d'origine à New Town, dans le Dakota-du-Nord. Cependant, le réseau du CP ne s'étend pas jusqu'à la destination choisie, à savoir Saint John, au Nouveau-Brunswick. Par conséquent, WPC devait choisir un transporteur avec lequel le CP procéderait au

- transfert des wagons-citernes et, de ce fait, devait également choisir le lieu de correspondance.
164. Avant de compléter le connaissance, WPC avait demandé au CP de lui fournir un tarif pour le parcours entier (un tarif unique composé d'au moins deux tarifs établis séparément par des transporteurs de liaison) pour deux itinéraires différents allant de New Town, dans le Dakota-du-Nord, à Saint John, au Nouveau-Brunswick : un tarif qui comprendrait un transfert avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« **CN** ») à Côte-Saint-Luc et un autre dont le transfert se ferait avec MMAC à Saint-Jean-sur-Richelieu. Il existait d'autres itinéraires à la disposition de WPC, avec d'autres transporteurs de liaison, qui lui auraient aussi permis d'expédier son pétrole brut à partir de New Town, dans le Dakota-du-Nord à destination de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Toutefois, WPC n'a pas demandé au CP de lui fournir un tarif pour ces autres itinéraires.
 165. Le CP a communiqué avec le CN et MMAC pour obtenir leurs tarifs respectifs et, selon la répartition de leurs tarifs, il a fourni à WPC deux tarifs différents correspondant aux deux itinéraires différents demandés, le tout tel qu'il ressort des documents échangés à cette fin, communiqués au soutien des présentes comme **pièce CP-14**.
 166. Ayant obtenu les tarifs pour le parcours entier du CP pour ces deux itinéraires choisis pour l'expédition de son pétrole brut, WPC pouvait choisir le transporteur de liaison qui, après le transfert avec le CP, acheminerait le chargement jusqu'à Saint John, au Nouveau-Brunswick.
 167. Dans le cas du train en cause, d'après le connaissance indiquant que l'itinéraire choisi était CPRS ST JNS MMA, WPC a donné instruction au CP de transporter le pétrole brut par le réseau du CP (dont celui de SOO pour le tronçon du trajet effectué aux États-Unis) et de procéder au transfert avec MMAC pour livraison à Saint John, au Nouveau-Brunswick.
 168. Dans l'itinéraire choisi par WPC, tel qu'il ressort du connaissance, le sigle « STJNS » désigne, indiqué précédemment, que le CP procéderait au transfert des wagons-citernes avec MMAC au lieu de correspondance situé à Saint-Jean-sur-Richelieu, à la demande de l'expéditeur.
 169. WPC aurait pu choisir d'autres itinéraires pour transporter le pétrole brut de New Town à Saint John, notamment un itinéraire empruntant le réseau ferroviaire du CP et prévoyant un transfert avec le chemin de fer du CN.
 170. WPC a donc désigné MMAC comme « transporteur de liaison », au sens donné à cette expression à l'article 111 de la *Loi sur les transports au Canada*.
 171. Puisqu'il avait reçu des instructions lui indiquant d'emprunter cet itinéraire pour le transport du pétrole brut, le CP, en tant que transporteur public, était légalement tenu de suivre l'itinéraire choisi par l'expéditeur et de transférer le pétrole brut de ses lignes ferroviaires à celles de MMAC au lieu de correspondance.
 172. Si le CP avait omis de suivre les instructions de WPC concernant l'itinéraire et le transfert de la cargaison de pétrole brut avec MMA à Saint-Jean-sur-Richelieu, il aurait

commis un manquement à ses obligations aux termes des articles 113 et 114 de la *Loi sur les transports au Canada*.

VII. TARIFS DU CP

173. Tel qu'indiqué précédemment, WPC était un expéditeur expérimenté qui avait déjà fait affaire avec le CP et, avant le mouvement du train 606-282, avait effectué de nombreuses transactions semblables liées au transport de pétrole brut avec le CP et d'autres transporteurs. Elle connaissait donc bien les conditions et les modalités du CP, qui comportent la totalité des tarifs du CP. Ces conditions et modalités pouvaient être consultées facilement en ligne et sur demande, avaient été intégrées par renvoi au connaissance (pièce CP-2) et avaient été expressément acceptées par WPC, par l'intermédiaire de son mandataire, lors de la production de ce connaissance.
174. L'application des tarifs de CP au mouvement du train 606-282 a été admise par les entités World Fuel dans leur demande de révision de l'*Ordonnance n° 628 émise par le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs le 29 juillet 2013*. Une copie de ladite demande de révision est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-15**.
175. En effet, par le connaissance, l'expéditeur WPC, agissant par l'intermédiaire de son mandataire Eli Jasso, un employé de SST, avait expressément accepté les « *Terms and Conditions for Shipment of freight and any supplemental charges* » (Conditions et Modalités pour expédition de marchandises et autres suppléments) du CP, qui comprennent les Tarifs 1 à 10 du CP (pièce CP-2).
176. La relation du CP avec WPC était donc régie par le connaissance et par les modalités des Tarifs du CP. Plus particulièrement, le Tarif 1 (*Guide sur les produits et services*), le Tarif 6 (*Matériel privé*) et le Tarif 8 (*Marchandises dangereuses*) font partie intégrante du connaissance dans le cas du train qui a déraillé :
- Selon le paragraphe 200 du Tarif 1, rubrique 4, l'expéditeur a déclaré et garanti qu'il avait le contrôle de l'itinéraire du pétrole brut. Il a également déclaré et garanti que le chargement, l'emballage et la classification étaient conformes à toutes les lois applicables;
 - Selon le paragraphe 20 du Tarif 6, l'expéditeur s'était engagé à « *be responsible for ensuring that the Private Equipment are free from mechanical defects and failures, contain no prohibited or obsolete parts, comply with all applicable tariffs, comply with all applicable industry, federal, provincial, state and local laws, etc.* » (prendre la responsabilité de vérifier que le matériel privé ne comporte aucun défaut ni aucune défaillance mécanique, ne comporte aucune pièce interdite ou obsolète, respecte tous les tarifs applicables et toutes les lois fédérales, provinciales, d'État et municipales applicables, etc.) et de vérifier que le matériel privé (au sens donné à cette expression au paragraphe 2 du tarif 6) « *are otherwise in suitable condition for the safe rail transportation of Commodities* » (est par ailleurs dans un état convenable pour un transport sur rail sécuritaire des marchandises) ;

[Notre traduction]

- Le paragraphe 20 du Tarif 8 confirme que la responsabilité de la classification des produits et de la sélection de l'emballage (soit les wagons-citernes) relève de l'expéditeur conformément au droit applicable;
- Le paragraphe 21 du Tarif 8 oblige l'expéditeur à décrire et à classer les marchandises avec exactitude dans le connaissement et dans les autres documents liés à l'expédition.

177. Le Tarif 6 contient également des clauses d'indemnisation selon lesquelles l'expéditeur, WPC, s'engageait à indemniser intégralement le CP à l'égard de toute responsabilité découlant d'un manquement de WPC à ses obligations, y compris celles qui se rapportent à la sélection des wagons-citernes et à la classification des marchandises.

VIII. LE TRANSPORT DE PÉTROLE BRUT PAR CP DE NEW TOWN À CÔTE-SAINT-LUC / SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU S'EST DÉROULÉ SANS INCIDENT

178. Le 30 juin 2013, selon les instructions de WPC et conformément au connaissement, SOO a pris possession de la cargaison à New Town, dans le Dakota-du-Nord.

179. À partir de ce point d'origine, le CP a transporté le pétrole brut dans le train 606-282 jusqu'à la gare de triage Côte-Saint-Luc au moyen de ses locomotives, équipe et voies ferrées (ou des voies ferrées pour lesquelles le CP a des droits de circulation).

180. Aux termes de la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement* conclue entre le CP et MMAC les parties avaient convenu d'assembler le convoi ferroviaire à la gare de triage de Côte-Saint-Luc pour l'échange prévu à Saint-Jean-sur-Richelieu, au Québec (pièce P-14). MMAC a pris possession du train à Côte-Saint-Luc plutôt qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu.

181. Par conséquent, MMAC a déplacé des locomotives de MMA et l'équipe de MMAC à la gare de triage Côte-Saint-Luc du CP et a attelé les locomotives de MMA aux wagons-citernes expédiés par WPC.

182. Par conséquent, à ce stade, le 4 juillet 2013, comme l'exigeait l'expéditeur, WPC, dans le connaissement (pièce CP-2), le CP a procédé au transfert de la cargaison avec MMAC.

183. MMAC a ensuite transporté les wagons-citernes de la gare de triage Côte-Saint-Luc à Saint-Jean-sur-Richelieu en empruntant les voies ferrées du CP, conformément à la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement*, mais avec des locomotives de MMA et l'équipe de MMAC. Lors de l'exploitation du train sur les voies ferrées du CP entre Côte-Saint-Luc et Saint-Jean-sur-Richelieu conformément à la convention intitulée *Interchange Trackage Rights Agreement*, MMAC devait se conformer, et s'est conformée, aux règles d'exploitation du CP, qui ne lui permettaient pas d'exploiter ses trains avec un seul employé à bord. Le CP n'avait, par contre, aucun pouvoir pour interdire MMAC d'exploiter ses trains avec un seul employé à bord sur ses propres rails. Un tel pouvoir relevait de TC, pas du CP.

184. MMAC a agi à titre de transporteur de liaison des lignes ferroviaires du CP à Saint-Jean-sur-Richelieu (même si l'assemblage a eu lieu, en fait, à Côte-Saint-Luc pour faciliter l'échange). Saint-Jean-sur-Richelieu était le « lieu de correspondance », qui est défini à

l'article 111 de la *Loi sur les transports au Canada* comme le « lieu où la ligne d'une compagnie de chemin de fer est raccordée avec celle d'une autre compagnie de chemin de fer et où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à livraison ou réception par cette autre compagnie ».

185. En raison de l'itinéraire choisi par WPC, le CP était légalement tenu de procéder au transfert avec MMAC.
186. L'interconnexion du trafic entre deux transporteurs ferroviaires est une activité distincte prévue dans la *Loi sur les transports au Canada*.
187. L'obligation d'interconnexion au Canada est régie par la *Loi sur les transports au Canada* et par le choix d'itinéraire de l'expéditeur, et constitue un des principes de base du droit et de la politique de transport ferroviaire du Canada.
188. Au lieu de correspondance, les wagons-citernes de pétrole brut du train 606-282 du CP ont été attelés au train de MMAC, portant la désignation MMA-002. Le train MMA-002 a quitté la gare de triage Côte-Saint-Luc du CP sous le contrôle exclusif de MMAC. Le train a voyagé sur les voies du CP entre Côte-Saint-Luc et Saint-Jean-sur-Richelieu, puis à partir de Saint-Jean-sur-Richelieu, MMAC a fait rouler le train MMA-002 sur ses voies, par une équipe de MMAC, jusqu'à Farnham, où le train s'est arrêté pour la nuit.
189. La participation du CP au mouvement du train 606-282 a pris fin après le transfert avec MMAC. Le CP n'a pris connaissance de la chronologie suivante des événements qu'après le Déraillement, entre autres, en lisant les conclusions factuelles présentées dans le Rapport du BST (Pièce P-25).

IX. SUITE AU TRANSFERT, MMAC ET SON EMPLOYÉ, LE DÉFENDEUR HARDING, AVAIENT LE CONTRÔLE EXCLUSIF DU TRAIN

a) Départ de Farnham vers Nantes

190. Le matin du 5 juillet 2013, à 11 h, les wagons-citernes du train MMA-002 ont fait l'objet d'une inspection mécanique par TC à Farnham.
191. Toujours le 5 juillet 2013, à 13 h, les wagons-citernes du train MMA-002 ont subi un essai de la continuité des freins en présence d'employés de TC.
192. L'approbation de TC à la suite de l'inspection était requise pour permettre au train MMA-002 de poursuivre sa route.
193. À la suite de l'inspection mécanique et de l'essai de la continuité des freins, le train MMA-002 a quitté Farnham en direction de Nantes. Le train n'était exploité et occupé que par le mécanicien de locomotive, le défendeur Harding.
194. À ce stade, le train MMA-002 mesurait environ 1 432 mètres (4 700 pieds) et pesait environ 9 334,9 tonnes métriques (10 290 tonnes). Il était constitué du matériel suivant :
 - a) locomotive de tête MMA 5017;
 - b) fourgon spécialisé (wagon VB) VB 1 (wagon spécialisé renfermant l'équipement de télécommande des locomotives);

- c) locomotive MMA 5026, GE C30-7;
 - d) locomotive CITX 3053, General Motors (GM) SD-40;
 - e) locomotive MMA 5023, GE C30-7;
 - f) locomotive CEFX 3166, GM SD-40;
 - g) wagon-tampon, CIBX 172032;
 - h) 72 wagons-citernes.
195. Pendant le voyage de Farnham à Nantes, le défendeur Harding a remarqué que la locomotive de tête avait des ennuis mécaniques et qu'une fumée excessive de couleur noire et blanche s'échappait de la cheminée. Malgré ces observations, le défendeur Harding a poursuivi sa route vers Nantes.
196. Peu après le départ de Farnham en direction de Nantes, le défendeur Harding a communiqué avec le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAC à Farnham pour l'informer des problèmes mécaniques et lui demander si quelqu'un avait signalé que le moteur de cette locomotive avait des sautes de régime. Le contrôleur de la circulation ferroviaire responsable de la route entre Farnham et Nantes n'a pas donné instruction ni averti le défendeur Harding qu'il fallait arrêter le moteur à cause des ennuis mécaniques.
197. Moins d'une heure plus tard, à environ 14 h 56 le 5 juillet 2013, le défendeur Harding a encore une fois communiqué avec le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAC à Farnham pour l'informer que le train était en perte de vitesse et que la locomotive de tête MMA 5017 ne pouvait toujours pas atteindre son plein régime.
198. Au cours de la soirée, environ à 20 h du 5 juillet 2013, le défendeur Harding a informé le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAR à Bangor des ennuis mécaniques de la locomotive de tête.
- b) **Arrivée à Nantes le 5 juillet 2013 et le défaut d'immobiliser le train de la part du défendeur Harding**
199. Une fois arrivé à Nantes à 22 h 49 le 5 juillet 2013, le train MMA-002 a été arrêté par le défendeur Harding à la hauteur de l'aiguillage est de la voie d'évitement sur la voie principale, sur une pente, à l'aide d'un serrage des freins à air.
200. Les instructions de MMA en matière d'immobilisation prévoyaient, conformément au REFC, qu'un nombre suffisant de freins à main soient serrés pour prévenir tout mouvement indésirable du matériel laissé sans surveillance. Pour vérifier correctement qu'un nombre suffisant de freins à main ont été serrés, les règles prévoyaient qu'il fallait dûment effectuer un essai de l'efficacité des freins à main. Ces obligations sont indiquées dans une lettre datée du 29 octobre 2013 adressée au président et chef de la direction de MMAR, dont copie est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-16**.
201. Les Instructions spéciales générales de MMA précisaient également qu'il fallait serrer un nombre minimal de neuf freins à main pour 79 wagons, plus le nombre de freins à main

- additionnels nécessaires pour empêcher tout mouvement indésirable du matériel ou du train de bouger sur une pente.
202. La section 112 du REFC précise qu'après avoir serré à fond les freins à main, l'exploitant doit desserrer tous les freins à air et laisser ou faire bouger les wagons. Il faut pouvoir constater que l'action des freins à main est suffisante pour empêcher les wagons de bouger. Cela doit être fait avant de laisser le matériel ou le train sans surveillance.
 203. Le défendeur Harding a serré les freins à main des cinq locomotives, du wagon VB1 et du wagon-tampon. Autrement dit, les freins à main ont été serrés dans sept éléments de matériel roulant. Le nombre de freins à main serrés par le défendeur Harding était inférieur au nombre minimal de freins à main requis par les Instructions spéciales générales de MMA. En outre, les freins à main d'une locomotive n'ont pas été serrés correctement, ce qui a réduit davantage l'effort de freinage global des freins à main qui avaient été serrés.
 204. Le défendeur Harding a ensuite desserré les freins à air automatiques du train et serré les freins à air indépendants des cinq locomotives. Le défendeur Harding a alors coupé le moteur des quatre locomotives menées et a laissé le train sans surveillance. Le défendeur Harding a laissé son train de 10 000 tonnes sur une pente raide de 0,94 % sans effectuer l'essai approprié, obligatoire et crucial de l'efficacité des freins à main pour s'assurer que le train ne se déplacerait pas.
 205. Le bulletin d'exploitation n° 20133 de MMAR, daté du 20 octobre 2007, indiquait en caractères gras que le nombre minimal de neuf (9) freins à main ne peut pas être employé sur une pente et prévoit qu'il ne faut pas dépendre du système de frein à air pour empêcher un mouvement indésirable. Une copie du bulletin d'exploitation n° 20133 de MMAR est communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-17**.
 206. Le défendeur Harding n'a même pas serré le nombre minimal de neuf freins à main requis dans des conditions de terrain sans pente (plat) prévu dans les Instructions spéciales générales de MMA, et ce nombre minimal était lui-même insuffisant selon le bulletin d'exploitation de MMA, selon les pratiques suivies par l'industrie et selon l'usage qui y est établi à cause de la pente de 0,94 %.
 207. À 23 h 05, le défendeur Harding a appelé le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAR à Farnham et lui a demandé d'appeler un taxi.
 208. À 23 h 15, le défendeur Harding a communiqué avec le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAR situé à Bangor (Maine) pour l'informer que le train MMA-002 était immobilisé à Nantes et qu'il avait coupé le moteur de quatre des cinq locomotives. À ce moment, ils ont convenu de laisser en marche le moteur de la locomotive de tête pour la nuit et de réévaluer l'état du moteur le lendemain matin.
 209. Au cours de la même conversation, le défendeur Harding a également informé le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAR à Bangor qu'il avait remarqué que la fumée excessive qui s'échappait de la locomotive de tête était passée du noir au blanc, une fois arrivé à Nantes. Il a ajouté qu'il s'attendait à ce que la situation se résorbe d'elle-même. Il n'était pas certain de l'état dans lequel serait la locomotive le lendemain.

210. Le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAR à Bangor (Maine), et le défendeur Harding ont décidé de laisser le train tel quel et de s'occuper des problèmes de rendement du moteur le lendemain matin.

c) **Incendie dans la locomotive de tête MMA 5017**

211. À environ 23 h 25 du 5 juillet 20113, le taxi du défendeur Harding est arrivé à Nantes.

212. Le chauffeur de taxi a remarqué que des gouttelettes d'huile et de la fumée s'échappaient de la cheminée de la locomotive de tête, MMA 5017, et a demandé alors au défendeur Harding si la locomotive pouvait être laissée dans cet état.

213. Autour de 23 h 30, le taxi est parti de Nantes pour se rendre à un hôtel à Lac-Mégantic, où le défendeur Harding devait passer la nuit. Entre-temps, le train a été laissé sans surveillance sur une pente avec un nombre de freins à main serrés insuffisant et sans qu'un essai approprié de l'efficacité des freins à main n'ait été effectué.

214. À 23 h 39, le défendeur Harding a appelé le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAC à Farnham pour signaler qu'il terminerait son service à 23 h 45.

215. À ce moment, les freins à air indépendants étaient toujours serrés à fond.

216. À 23 h 40, le service 911 a reçu un appel signalant un incendie à bord d'un train à Nantes.

217. Le service d'incendie de Nantes a répondu à l'appel et s'est rendu sur les lieux, pendant que la Sûreté du Québec (« **SQ** ») appelait le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAC à Farnham pour informer MMA de l'incendie à la locomotive de tête, MMA 5017.

218. L'incendie était dans le moteur de la locomotive de tête MMA 5017, tel qu'il ressort du rapport d'incendie de juillet 2013 du service d'incendie de Nantes, rempli par Patrick Lambert, directeur du service d'incendie, communiqué au soutien des présentes comme pièce **CP-18**.

219. Après des tentatives apparemment infructueuses de la part de MMAC pour joindre un employé qui avait de l'expérience en mécanique ou en tant que mécanicien de locomotive, un chef garde-voie de MMAC a été chargé de rencontrer le service d'incendie de Nantes.

220. Sur les lieux, le service d'incendie de Nantes a découvert un incendie dans le moteur de la locomotive de tête et a donc dû arrêter le moteur, tel qu'il ressort de la transcription des discussions intervenues entre les services d'urgences et le service d'incendie de Nantes, communiquée au soutien des présentes comme pièce **CP-19**.

221. De plus, tel qu'il ressort de la même transcription, le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAC à Farnham avait été appelé et informé que le moteur de la locomotive de tête avait pris feu et que le moteur avait été coupé.

222. Lorsque le chef garde-voie de MMAC est arrivé sur les lieux, les pompiers lui ont indiqué que le coupe-carburant d'urgence avait servi à couper le moteur de la locomotive de

tête, ce qui avait eu pour effet d'éteindre l'incendie en coupant l'alimentation en carburant.

223. Ensuite, les pompiers et le chef garde-voie sont entrés en communication avec le contrôleur de la circulation ferroviaire de MMAC à Farnham pour lui faire un compte rendu de l'état du train. Par la suite, les pompiers et le chef garde-voie de MMA ont quitté les lieux.
224. Ainsi, les employés de MMA, et par conséquent MMA, savaient, ou auraient dû savoir, que le moteur de la locomotive de tête MMA 5017 avait été coupé et que, par conséquent, le système de freins à air indépendants se viderait et perdrait son utilité.
225. Puisque le moteur de la locomotive n'était plus en marche, l'air contenu dans le circuit de freinage du train a commencé à s'évacuer lentement, de sorte que la résistance qui retenait le train a diminué, rendant l'immobilisation du train de plus en plus dépendante des freins à main, qui avaient été serrés en nombre insuffisant.
226. Étant donné que le train se trouvait sur une pente et que le nombre de freins à main serrés par le défendeur Harding était insuffisant, le train a commencé à dévaler la pente en direction de Lac-Mégantic et, tel qu'expliqué plus en détail ci-après, a ensuite pris de la vitesse.

d) La réparation non standard du moteur de la locomotive de tête MMA 5017

227. Le CP a appris après le Déraillement, par le biais du Rapport du BST, que l'incendie dans la locomotive de tête MMA 5017 découlait d'une réparation non standard de son moteur. Le 7 octobre 2012, la locomotive MMA 5017 a été réparée à l'atelier de MMA à Derby, dans le Maine. Il a été déterminé que plusieurs ensembles de puissance ainsi que des segments de cames avaient été endommagés en raison du bris d'une bielle d'articulation d'un des ensembles de puissance. Le bloc-moteur avait également été endommagé au niveau du même palier à cames.
228. Le 15 mars 2013, la locomotive MMA 5017 a de nouveau été envoyée à l'atelier en raison d'une fuite d'huile au niveau de l'alésage du même palier à cames. Le boulon de fixation au niveau de l'alésage du palier à cames avait été resserré pour colmater la fuite. Le palier à cames s'était rompu au fil du temps parce que le boulon de fixation avait été trop resserré après l'installation du palier à cames au moment d'une réparation non standard du bloc-moteur. La réparation temporaire en question a été réalisée à l'aide de polymère, un matériau qui n'avait ni la résistance, ni la durabilité voulues pour ce type d'application.
229. La rupture du palier à cames a entraîné une diminution de l'alimentation d'huile moteur à la soupape de commande au sommet de l'ensemble de puissance connexe. Faute de lubrification, les soupapes ont été endommagées et, à la longue, une tête de piston a été perforée. Les soupapes et la tête de piston endommagées ont permis à l'huile moteur de pénétrer dans le cylindre et dans les collecteurs d'admission et d'échappement. Une partie de l'huile moteur s'est accumulée dans le turbocompresseur.
230. Par conséquent, l'incendie moteur qui s'est déclaré dans la cheminée d'échappement de la locomotive MMA 5017 sur le MMA-002 le 5 juillet 2013 a été causé par l'accumulation, dans le turbocompresseur, d'huile moteur qui a fini par s'enflammer.

e) **Le train MMA-002 part à la dérive de Nantes à Lac-Mégantic**

231. Lorsque l'effort de freinage fourni par les freins indépendants a diminué pour passer à environ 97 400 livres, le train a commencé à se déplacer. Plus précisément, l'effort de freinage insuffisant de la locomotive et le fait que le train était immobilisé sur une pente descendante ont fait en sorte que le train est parti à la dérive.
232. Par la suite, la pente descendante et le poids du train ont fait prendre au train une vitesse élevée, atteignant dans la descente environ 65 milles à l'heure immédiatement avant le Déraillement. Sur les 72 wagons-citernes, 63 ont déraillé à Lac-Mégantic à environ 1 h 15 le 6 juillet 2013.

X. **OBLIGATIONS DE SERVICE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER (TRANSPORTEUR PUBLIC) ET ABSENCE DE CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE ENTRE LE CP ET MMA**

233. À aucun moment, le CP n'a-t-il sous-traité à MMA le transport du pétrole brut expédié par WPC.
234. À l'inverse, le CP a procédé au transfert de la cargaison de pétrole brut à Saint-Jean-sur-Richelieu (comme mentionné précédemment, la connexion entre le CP et la MMAC a eu lieu à Côte-Saint-Luc pour faciliter le transfert des wagons-citernes), comme WPC l'avait choisi et comme il incombait au CP de le faire aux termes des articles 113 et 114 de la *Loi sur les transports au Canada*.
235. La décision d'avoir recours à MMA pour transporter le pétrole brut à l'est de Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'à sa destination, à Saint John a été prise par WPC.
236. Le CP ne pouvait s'opposer ni à ce choix d'itinéraire ni au point de transfert ni au transporteur de liaison choisi par WPC.
237. Si le CP n'avait pas suivi les directives de WPC lui demandant de procéder au transfert conformément à l'itinéraire choisi par WPC dans le connaissance, le CP aurait failli aux obligations de niveau de services qui lui incombent aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*.
238. Chaque transporteur ferroviaire fédéral au Canada est régi par la *Loi sur les transports au Canada* et, plus particulièrement, doit respecter les obligations de niveau de services prévues aux articles 113 et 114.
239. En fait, après le Déraillement et donc une fois que le dossier de sécurité de MMA a été rendu public, le CP a décidé d'imposer un embargo sur le transfert de marchandises dangereuses, qui comprenaient les chargements de pétrole brut, à MMA pour entre autres des raisons de sécurité. Toutefois, le 21 août 2013, l'Office a délivré la lettre-décision n° LET-R-99-2013 dans laquelle elle accédait à la demande de MMA et ordonnait la levée immédiate de l'embargo du CP en ce qui concerne l'interconnexion du trafic avec MMA et la reprise des services du CP à leur niveau d'avant l'embargo. Une copie de la lettre-décision n° LET-R-99-2013 est communiquée au soutien des présentes comme **pièce CP-20**.

XI. LA PIÈTRE CULTURE D'ENTREPRISE DE MMA EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

240. Le Déraillement n'a pas été causé par le mauvais état des voies de MMAC ou par sa piètre culture d'entreprise en matière de sécurité, même si cette piètre culture peut avoir contribué aux fautes de MMA et du défendeur Harding qui ont causé le Déraillement. De toute façon, il incombait à TC de voir à ce que MMA se conforme aux règles, aux règlements et aux normes du secteur.
241. La formation fournie au personnel de MMA et la surveillance exercée par celle-ci avant le Déraillement n'étaient pas suffisamment efficaces pour que les membres de leur équipe comprennent et respectent les règles concernant l'immobilisation des trains.
242. Lorsque MMA a apporté d'importants changements à l'exploitation de son réseau, elle n'a ni bien cerné ni bien géré les risques rattachés à l'exploitation sécuritaire d'un réseau ferroviaire.
243. En effet, à l'époque en cause, des éléments clés du système de gestion de la sécurité de MMA faisaient défaut et d'autres éléments n'étaient pas utilisés de façon adéquate. En conséquence, MMA n'avait pas de système de gestion de la sécurité qui fonctionnait adéquatement et permettait de pleinement et efficacement gérer les risques liés à la sécurité. Cette situation conjuguée à la piètre culture d'entreprise de MMA en matière de sécurité ont contribué à la perpétuation de situations et de pratiques non sécuritaires, et ont nui à la capacité de MMA de gérer efficacement les risques liés à la sécurité.
244. Dans sa lettre du 22 août 2013 adressée à la Federal Railroad Administration des États-Unis (pièce CP-3), le président et chef de la direction de MMAR a reconnu que l'omission du défendeur Harding de serrer un nombre suffisant de freins à main, qu'il décrit comme apparente, constituait un « manquement flagrant » au règlement d'exploitation :

5. SPTO had no relationship whatsoever to the tragic accident that occurred on 6 July 2013 at Lac Megantic, Quebec. When the train in question arrived at Nantes station, where it was tied down awaiting a rested engineer to take it forward, the inbound engineer had been on duty 9 hours and 30 minutes. **He had plenty of time to set the proper number of hand brakes, which he apparently did not do properly. If true, this was a blatant failure to comply with operating rules. We all know that countless rail accidents over the years have stemmed from the same source** (i.e. violation of operating rules, many of them involving improper securement of cars), with essentially all of them involving multi-person train crews. **Rules compliance is the issue**, not train crew size.

[Nos soulignés]

5. L'exploitation des trains par un seul employé n'a aucun lien avec l'accident tragique qui est survenu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, au Québec. Lorsque le train en question est arrivé à la gare de Nantes, où il a été immobilisé pour qu'un mécanicien reposé puisse prendre la relève et poursuivre le trajet, le mécanicien alors en service l'était depuis 9 heures et 30 minutes. **Il disposait de tout le temps voulu pour serrer**

le nombre de freins à main approprié, ce qui n'a visiblement pas été fait. Si c'est le cas, il s'agit là d'un manquement flagrant au règlement d'exploitation. Nous sommes tous au courant des innombrables accidents ferroviaires qui, au fil des ans, ont été causés par les mêmes raisons (soit un manquement au règlement d'exploitation, beaucoup impliquant un mauvais arrimage des wagons), la presque totalité impliquant des équipes de plus d'une personne. **Le respect du règlement est en cause**, pas la taille de l'équipe chargée du train.

[Notre traduction – nos soulignés]

245. En effet, au cours d'une séance d'information sur la sécurité tenue le 9 juillet 2010 par MMAR, suivant des incidents antérieurs où on a découvert du matériel dont les freins à main n'avaient pas été complètement serrés, il a été entre autres choses rappelé aux employés que « *improperly applied hand brakes can be the cause of catastrophic incident including fatalities* » (des freins à mains mal serrés pouvaient causer des incidents catastrophiques pouvant notamment entraîner des décès). Une copie de l'exposé sur les mesures de sécurité de MMAR en date du 9 juillet 2010, que le CP a obtenu après le Déraillement, est communiquée au soutien des présentes comme **pièce CP-21**.

XII. MANQUEMENT DE TC DANS LA SURVEILLANCE DES ACTIVITÉS DE MMA

246. Le CP soutient que le Déraillement a été causé par la négligence extrême dont a fait preuve MMA ainsi que la négligence de son employé, le défendeur Harding, ayant fait défaut d'immobiliser le train convenablement pour la nuit à Nantes, le 5 juillet 2013. En plus d'indices sérieux et évidents d'ennuis mécaniques avec la locomotive de tête, le défendeur Harding a laissé le train MMA-002 sans surveillance sur une pente descendante, sans serrer un nombre suffisant de freins pour immobiliser le train et sans essai adéquat de l'efficacité des freins à main.
247. Quoi qu'il en soit, la responsabilité de la surveillance des activités de MMA et de l'inspection de l'état des voies de MMAC, ainsi que des mesures d'exécution à prendre en cas de non-conformité ou de relâchement des normes de sécurité, incombait à TC, et non à CP.
248. D'ailleurs, aux termes de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, TC a la responsabilité, entre autres tâches, de surveiller la sécurité des compagnies de chemins de fer du Canada assujetties à la réglementation fédérale, d'élaborer des règlements, des règles et des normes techniques, de veiller à la conformité du secteur aux règles, aux règlements et aux normes par des vérifications et des inspections et de prendre des mesures d'application de la loi, s'il y a lieu (pièce CP-4).
249. Par conséquent, il était légitime pour le CP et pour le public de s'en remettre à la supervision exercée par TC et de tenir pour acquis que MMA exploitait ses chemins de fer d'une manière sécuritaire et conforme aux lois, aux règlements et aux normes applicables.
250. Le CP a appris, après le Déraillement et une fois que le dossier de sécurité de MMA a été rendu public, que TC avait relevé bon nombre de lacunes liées à la sécurité au cours

des inspections portant sur MAA et avait transmis des avis, des ordonnances, des lettres faisant état de préoccupations et des lettres de non-conformité à MMA à plusieurs reprises avant le Déraillement. Toutefois, il semble bien que TC n'a pas fait un suivi approprié pour s'assurer que les lacunes récurrentes liées à la sécurité de MMA avaient été dûment corrigées et qu'en conséquence, les pratiques non sécuritaires et les violations des règles par MMA ont perduré.

251. De plus, depuis mai 2010, TC savait que MMA faisait exploiter ses trains par un seul employé, tel qu'il appert, entre autres documents, de la lettre que M. Robert C. Grindrod, président et chef de la direction de MMAR a transmise à la Federal Railroad Administration, le 22 août 2013 (pièce CP-3). La supervision exercée par le CP par suite de la décision de MMA de mettre en place l'exploitation des trains par un seul employé était insuffisante pour garantir que les risques connexes soient bien circonscrits.
252. Finalement, le nombre et la portée limités des audits du système de gestion de la sécurité (le « **SGS** ») effectués par TC et l'absence de procédure de suivi qui aurait permis de s'assurer que MMA mette en place des mesures correctives ont aussi contribué à ce que les défaillances du système de gestion de la sécurité de MMA ne soient pas corrigées.
253. TC a donc failli à sa mission qui consiste à assurer une surveillance adéquate et à intervenir en présence de mesures de sécurité défaillantes de MMAC et à faire corriger une telle situation.

XIII. LE CP N'ÉTAIT PAS RESPONSABLE DE LA CLASSIFICATION DU PÉTROLE BRUT

254. Il incombait à l'expéditeur et à l'importateur et non au CP d'établir la classification et le groupe d'emballage des marchandises dangereuses transportées. Le CP n'a pas eu connaissance de la mauvaise classification du pétrole brut par l'expéditeur avant le Déraillement.
255. La classification est habituellement faite par une personne qui comprend la nature des marchandises dangereuses, ou de concert avec une telle personne. En tant que transporteur, le CP n'a pas de connaissances poussées dans le domaine du pétrole brut et n'est pas un spécialiste des produits. Il n'a ni l'obligation, ni l'expertise requise pour classer les produits transportés.
256. De toute façon, le CP n'était tout simplement pas en mesure de le faire, d'autant plus que le pétrole brut se trouvait dans plus de 70 différents wagons-citernes. Les wagons auraient dû être ouverts un à un et leur contenu faire l'objet d'essais séparés afin de s'assurer que la classification du groupe d'emballage fournie par l'expéditeur était correcte.
257. Rien dans la législation ou la réglementation applicables n'impose au transporteur l'obligation de vérifier la classification de la cargaison. Au contraire, la législation et la réglementation applicables permettent à un transporteur de se fier à la classification fournie par l'expéditeur ou l'importateur. Dans ce cas-ci, l'agent de l'expéditeur a expressément garanti que la classification fournie était correcte.
258. Le pétrole brut qui a été transporté par le CP a été déclaré comme classifié dans le groupe d'emballage III (GE-III) par l'expéditeur, WPC. WPC avait l'obligation, prescrite

par la loi, comme expéditeur, aux termes de la réglementation applicable et du connaissance (pièce P-2), de classer les marchandises dangereuses devant être transportées, mais a failli à cette obligation.

259. L'expéditeur a déclaré dans le connaissance que le pétrole brut était « *accurately described [...] and classified, packaged, marked and labeled/placarded* » (décrit de façon complète et exacte [...] et est classé, emballé, marqué et étiqueté/placardé) en plus d'être « *in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations* » (en bon état pour le transport conformément à la réglementation internationale et nationale applicable) (pièce CP-2).
260. Le CP était donc en droit de se fier à la classification de la cargaison faite par WPC et n'avait pas l'obligation de vérifier ou de confirmer son exactitude.
261. De toute façon, une classification différente du pétrole brut par l'expéditeur n'aurait eu aucune incidence sur le choix des wagons-citernes approuvés ou la manutention par le CP des wagons-citernes utilisés.
262. La mauvaise classification du pétrole brut par WPC n'implique nullement le CP ni ne permet de conclure que le CP aurait commis une faute.
263. De plus, la mauvaise classification n'a eu aucune incidence sur le Déraillement ni sur les fautes commises par MMA et le défendeur Harding, fautes qui elles seules ont causé le Déraillement.
264. À titre subsidiaire, si une responsabilité fondée sur une mauvaise classification de la cargaison devait être établie, ce qui est nié, la responsabilité incomberait à d'autres parties que le CP, notamment WPC et l'importateur Irving Oil Ltd. qui avait également l'obligation aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de s'assurer de la bonne classification de la cargaison. De plus, si une telle responsabilité du CP est établie, WPC a l'obligation contractuelle envers le CP de l'indemniser pour une telle responsabilité, et le CP aurait donc le droit en vertu de l'Ordonnance aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et de l'Ordonnance de confirmation des États-Unis de demander que tout montant adjugé contre lui soit ramené à zéro.

XIV. L'UTILISATION DES WAGONS-CITERNES DOT-111 AVAIT ÉTÉ AUTORISÉE PAR LES AUTORITÉS CANADIENNES ET AMÉRICAINES À L'ÉPOQUE EN CAUSE

265. De toute façon, la mauvaise classification de la cargaison n'a pas entraîné le choix d'un contenant non approuvé par l'expéditeur pour le transport du pétrole brut.
266. À l'époque en cause, TC et la Federal Railroad Administration des États-Unis avaient approuvé le transport de tout pétrole brut de classe 3, peu importe le point d'éclair, le point d'ébullition ou la composition chimique, dans des wagons-citernes DOT-111 (peu importe le groupe d'emballage).
267. L'utilisation des wagons-citernes DOT-111 pour le transport de pétrole brut était donc conforme à toute la législation et à toute la réglementation canadiennes et américaines applicables en vigueur au moment où ils avaient été commandés par l'expéditeur, sur qui repose la responsabilité de s'assurer que les marchandises sont transportées dans

un contenant approuvé par les autorités pertinentes. Dans la présente affaire, l'expéditeur a respecté cette obligation en utilisant des wagons-citernes DOT-111 approuvés.

268. La réglementation fédérale de l'époque ne prescrivait pas l'utilisation des wagons-citernes de catégorie 111 améliorés même pour le transport de pétrole brut classifié dans les groupes d'emballage I et II (GE-I et II). De plus, étant donné la vitesse à laquelle le train se déplaçait au moment où il a déraillé et d'autres facteurs, même des wagons-citernes de catégorie 111 améliorés n'auraient pu empêcher la rupture ultérieure des wagons-citernes et la combustion du pétrole brut qu'ils contenaient.
269. Bien que le Déraillement ait provoqué un débat d'ordre réglementaire concernant la sécurité des wagons-citernes DOT-111, la réglementation en vigueur au moment du Déraillement permettait l'utilisation de ces mêmes wagons-citernes pour le transport des trois groupes d'emballage du pétrole brut.
270. De plus, l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 n'a pas provoqué le Déraillement ni n'a eu une incidence sur les fautes commises par MMA et le défendeur Harding, fautes qui elles seules ont causé le Déraillement.
271. À titre subsidiaire, si une responsabilité fondée sur l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 devait être établie, ce qui est nié, la responsabilité incomberait à d'autres parties que le CP.

XV. QUESTIONS PRINCIPALES DEVANT ÊTRE ABORDÉES COLLECTIVEMENT

- a) **La première question commune : « *L'intimé CP savait-il ou aurait-il dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de New Town, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?* »**
272. La première question commune doit recevoir une réponse négative. Le CP ne savait pas que le pétrole brut acheminé à partir de New Town, dans le Dakota du Nord, vers Saint John, au Nouveau-Brunswick, étant transporté dans des wagons-citernes DOT-111, avait été mal classifié par WPC, mais que toutefois il avait été dûment identifié par WPC par son appellation réglementaire comme du pétrole brut.
273. Le CP n'avait ni comme devoir ni comme obligation de classier ou d'identifier le contenu de la cargaison.
274. Il revenait à l'expéditeur, ainsi qu'à l'importateur au sens du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, de s'assurer que la cargaison était dûment classifiée et identifiée. Le CP a insisté pour que l'expéditeur lui fasse une déclaration formelle que la classification et l'identification étaient correctes et a obtenu une telle déclaration.
275. La mauvaise classification du pétrole brut par WPC n'implique pas le CP ni ne permet de conclure que le CP a commis une faute. De plus, la mauvaise classification n'a eu aucune incidence sur le Déraillement ni sur les fautes commises par MMA, y compris par l'intermédiaire de son employé, le défendeur Harding, fautes qui elles seules ont causé le Déraillement.

b) **La deuxième question commune : « L'intimé CP savait-il ou aurait-il dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de New Town Dakota du Nord vers Saint John au Nouveau-Brunswick étaient plus volatils, explosifs et inflammables que du pétrole brut typique? »**

276. La deuxième question commune doit recevoir une réponse négative. Le CP n'est pas un spécialiste des produits et n'a pas de connaissances poussées dans le domaine du pétrole brut.

277. De toute façon, le fait de classer le pétrole transporté comme une marchandise des groupes d'emballage I ou II (GE-I ou II) plutôt que III (GE-III) n'a pas causé le Déraillement.

c) **La troisième question commune : « L'intimé CP a-t-il été négligent en permettant que les liquides de schistes acheminés à partir de New Town dans le Dakota-du-Nord vers St-Jean au Nouveau-Brunswick le soient dans des wagons-citernes DOT-111? »**

278. La troisième question commune doit recevoir une réponse négative. Aucun des agissements du CP en lien avec le transport du pétrole brut acheminé à partir de New Town, dans le Dakota du Nord, vers Saint John, au Nouveau-Brunswick, dans les wagons-citernes DOT-111 choisis par WPC ne constituait de la négligence.

279. Il incombe à l'expéditeur de s'assurer que les marchandises dangereuses sont transportées dans un « contenant » approuvé ou, plus précisément, dans un « contenant normalisé » au sens donné à cette expression par l'article 2 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Les wagons-citernes DOT-111 sont des « contenants normalisés » approuvés pour le transport du pétrole brut.

280. Transport Canada et la Federal Railroad Administration des États-Unis ont approuvé, avant le Déraillement, le transport de toutes les classifications du pétrole brut de classe 3, peu importe la classification de groupe d'emballage, le point d'éclair, le point d'ébullition ou la composition chimique, dans des wagons-citernes DOT-111.

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

281. En ce qui concerne la quatrième question, le CP n'a pas participé au choix de contenant utilisé pour le transport du pétrole brut. Cette responsabilité revenait à l'expéditeur, WPC. Dans la présente affaire, les wagons-citernes utilisés pour transporter le pétrole brut de WPC n'appartenaient pas au CP. Ils avaient plutôt été fournis par les Entités World Fuel.

282. L'utilisation des wagons-citernes DOT-111 pour le transport du pétrole brut respectait toute la législation et toute la réglementation canadiennes et américaines applicables au moment pertinent.

283. L'utilisation des wagons-citernes DOT-111 n'a pas provoqué le Déraillement ni eu d'incidence sur le lien de causalité des fautes commises par MMAC, dont les actions et omissions, directement et par l'intermédiaire de son employé le défendeur Harding, sont l'unique cause du Déraillement. Même si l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 pourrait d'une façon ou d'une autre être considérée comme une cause, ce qui est nié, la négligence grossière ultérieure de MMAC constituait une cause nouvelle (« novus actus interveniens »).

e) **La cinquième question commune : « L'intimé CP a-t-il été négligent dans le cadre de ses discussions et négociations avec les intimés World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de New Town, Dakota-du-Nord vers Saint John au Nouveau-Brunswick et a-t-il eu un rôle prépondérant et fautif dans la détermination finale du trajet et par voie de conséquence, du transporteur utilisé? »**

284. La cinquième question commune doit recevoir une réponse négative. Le CP n'a été négligent dans ses discussions et négociations avec WPC quant au choix d'itinéraire pour le transport de pétrole brut de New Town, dans le Dakota du Nord, à Saint John, au Nouveau-Brunswick. À la demande de WPC, le CP a présenté les différents choix d'itinéraire et n'a pas choisi l'itinéraire final, qui a été choisi par l'expéditeur, et n'a commis aucune faute à cet égard.

285. C'est l'expéditeur, WPC, qui a choisi l'itinéraire, ce qui a entraîné l'échange obligatoire avec MMAC et l'utilisation de la locomotive de MMA ainsi que d'une équipe et des voies ferrées de MMAC passant par Lac-Mégantic, pour transporter le pétrole brut de New Town, dans le Dakota du Nord, à Saint John, au Nouveau-Brunswick.

286. Conformément au connaissance remis au CP, WPC a déclaré et garanti que le connaissance, l'emballage, la classification et l'identification respectaient les lois applicables (paragraphe 200 du tarif 1, rubrique 4, pièce CP-2).

287. WPC aurait pu remplacer MMA par le CN, mais a choisi de ne pas le faire.

288. Comme nous l'avons mentionné précédemment, WPC est un expéditeur professionnel qui a retenu les services de MMA à plusieurs occasions dans le passé. MMAC était titulaire d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office depuis 2002 et avait donc le droit d'exercer ses activités en toute légalité au Canada.

f) **La sixième question commune : « L'intimé CP a-t-il été négligent en choisissant, suggérant, recommandant ou permettant que les liquides de schiste acheminés à partir de New Town au Dakota-du-Nord, vers Saint John au Nouveau-Brunswick le soient sur la voie ferrée propriété du transporteur ferroviaire MMA? »**

289. La sixième question commune doit recevoir une réponse négative. Le CP n'a pas choisi l'itinéraire, n'a pas suggéré d'itinéraire précis, n'a pas recommandé l'utilisation de la locomotive, de l'équipe ou des voies ferrées de MMA et n'a jamais permis le transport de pétrole brut sur les voies ferrées de MMA. Le CP s'est contenté de transporter le pétrole brut sur ses propres voies ferrées sans incident, puis il a dû procéder au transfert de marchandises avec MMA.

g) **La septième question commune : « *Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres remèdes que peuvent réclamer les membres du recours collectif?* »**

290. Le CP n'a commis aucune faute. De plus et de toute façon, le CP n'a ni provoqué le Déraillement ni contribué à celui-ci.
291. À cet égard, le CP plaide que les dommages qui ont découlé du Déraillement résultent de la faute commise par MMA directement et par l'intermédiaire de son employé le défendeur Harding.
292. Également à titre subsidiaire, si une responsabilité fondée sur la mauvaise classification de la cargaison ou l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 devait être établie, ce qui est nié, la responsabilité incomberait à d'autres parties que le CP. En effet, le CP déclare que les entités World Fuel ont fait une déclaration trompeuse en ce que concerne la classification du groupe d'emballage du pétrole brut, ont pris la décision d'utiliser les wagons-citernes DOT-111 pour la cargaison et ont choisi l'itinéraire.
293. Encore à titre subsidiaire, s'il était tenu responsable, le CP invoquerait tous les droits qui lui sont consentis par les dispositions sur la réduction par jugement du montant des dommages dans l'ordonnance datée du 9 octobre 2015 modifiant le plan de compromis et d'arrangement amendé de MMAC ainsi que l'Ordonnance de confirmation des États-Unis, notamment les crédits au titre du règlement, les crédits au titre de l'assurance et les crédits au titre de la contribution/l'indemnisation qui y sont décrits et expliqués plus en détail à la section XVI ci-après.
294. Outre la prétention des demandeurs selon laquelle le CP serait responsable des fautes de MMA, les demandeurs allèguent également que le CP serait responsable des fautes de l'expéditeur qui a mal classifié l'inflammabilité du pétrole brut et aurait décidé d'utiliser les wagons-citernes DOT-111 pour transporter le produit. Le CP nie une telle responsabilité.
295. Toujours à titre subsidiaire et plus précisément, si le CP devrait être tenu responsable de la mauvaise classification du contenu de la cargaison et de l'utilisation des wagons-citernes DOT-111, ce qu'il nie, les entités World Fuel ont, par contrat, accepté d'indemniser le CP à l'égard de tels dommages-intérêts. L'effet de cette indemnisation prévue par contrat suivant les dispositions sur la réduction par jugement du montant des dommages susmentionnées est expliqué ci-après.

h) **La huitième question commune : « *Les membres du recours collectif ont-ils le droit à des dommages et intérêts corporels, moraux et matériels? Si oui, quel est le montant de ces dommages?* »**

296. La réponse à cette question est négative dans le cas du CP puisqu'il n'a commis aucune faute que ce soit et n'a nullement été impliqué dans le Déraillement.

XVI. DROITS DU CP DÉCOULANT DU PLAN DE COMPROMIS ET D'ARRANGEMENT AMENDÉ DE MMAC ET DE L'ORDONNANCE CONFIRMANT LE PLAN D'ARRANGEMENT DE MMAR

297. Le 13 juillet 2015, l'honorable Gaéтан Dumas a entériné le plan de compromis et d'arrangement amendé de MMAC dans le dossier de Montreal, Maine & Atlantic City Canada Co./ (Montreal, Maine & Atlantique Canada Cie) (Arrangement relatif à) no 450-11-000167-134 de la Cour supérieure. Ce jugement a été rectifié le 3 août 2015 (pièce CP-1).
298. Le 9 octobre 2015, l'honorable Gaéтан Dumas a ordonné que des modifications soient apportées au plan de compromis et d'arrangement amendé, plus précisément l'ajout des paragraphes 101.1 à 101.8 (pièce CP-1).
299. Le paragraphe 101.2 (la « disposition sur la réduction par jugement des dommages »), dans lequel Montreal Main & Atlantic Railway est désignée sous l'appellation de MMA plutôt que de MMAR, prévoit qu'un défendeur qui ne participe pas au compromis à l'égard de toute Cause d'action liée au déraillement, comme le CP dans le cas présent, a droit au plus élevé des différents Montants de la réduction par jugement qui suivent :
- a) The “**Settlement Credit**,” which shall be an available alternative regardless of whether the Trial Court determines that there is any liability on the part of any Released Parties and shall mean the Distribution received or to be received by such Plaintiff pursuant to the Plan or the U.S. Plan, including by way of payment by the WD Trust (as defined in the U.S. Plan) (the “**Distribution**”); provided, however, that the Settlement Credit shall be limited to the amount of the Distribution received or to be received by the Plaintiff with respect to the type of Derailment Claim asserted by Plaintiff against the Barred Person, so that, for example, the Barred Person shall not receive a Settlement Credit for Distributions received by Plaintiff for a personal injury claim if the claim against the Barred Person is for property damage.
 - b) The “**Insurance Credit**,” which shall mean the amount of coverage, if any, the Trial Court determines would have been recoverable to such Barred Person under any insurance policies owned by the MMAC or MMA on account of such Plaintiff's Claim but for the operation of the Order;
 - c) The “**Contribution/Indemnity Credit**,” which shall mean, in the event the Trial Court determines that the Barred Person could establish a valid indemnity or contribution claim against a Released Party but for the operation of this Order, an amount equal to the value, as determined by the Trial Court, of all contribution or indemnification claims (whether equitable or contractual), if any, that the Trial Court determines such Barred Person would be entitled to as against one or more Released Parties but for operation of the Order, which shall be equal to the aggregate proportionate shares of liability, if any, of the Released Parties, plus the contractual indemnification for which the Barred Person would, in the absence of this Order, be entitled to recover, as determined by the Trial Court at the time of entry of any judgment against any Barred Person, *provided however*, that any Contribution/Indemnity Credit with respect to MMAC and/or MMA shall be allocated among the Plaintiff, the Barred Person and/or Released Parties other than MMAC and/or MMA determined to be liable, in whole or in part, by the

Trial Court, such allocation (a) to the extent the Trial Court is located in the United States, shall be in accordance with the holding in, and methodology adopted by, *Austin v. Raymark Indus.*, 841 F.2d 1184 (1st Cir. 1988) (*Austin*); or (b) to the extent the Trial Court is in Canada, shall be in accordance with applicable provincial law (provided, however, that such reference to *Austin* and/or such provincial law shall govern only with respect to the allocation of the proportionate liability of MMAC and/or MMA, and shall have no effect on the scope of the Contribution/Indemnity Credit (including, without limitation, that it extends to claims for contractual indemnity, if any.) Without limiting the foregoing, if a Barred Person holds both contribution and indemnity claims against the same Released Party, the value of such claims shall not be combined to determine the amount of the Contribution/Indemnity Credit unless such Barred Person could simultaneously recover, in the absence of this Order, under both such contribution and indemnity claims as a matter of law. Notwithstanding the foregoing, nothing in this provision is intended to dictate the procedure in the Trial Court of determination of the Judgment Reduction Amount pursuant to and consistent with this provision, provided, however, in cases tried in the United States, the trial judge (or equivalent arbitrator, tribunal or panel) shall in the first instance determine the allocation of the proportionate liability of MMAC and/or MMA in accordance with "*Austin*".

300. Des dispositions à peu près identiques figurent dans l'Ordonnance de confirmation des États-Unis. Suivant cette ordonnance, MMAR a été dégagée de toute responsabilité à l'égard de poursuites liées au Déraillement, tant au Canada qu'aux États-Unis.
301. S'il était tenu responsable, responsabilité qui est niée, le CP se réserve tous les droits qui lui sont consentis par le plan de compromis et d'arrangement amendé de MMAC et l'Ordonnance de confirmation des États-Unis (pièce CP-1), notamment ceux prévus dans l'ordonnance datée du 9 octobre 2015 et ses crédits au titre du règlement, ses crédits au titre de l'assurance et ses crédits au titre de la contribution/l'indemnisation, comme ces termes sont définis précédemment.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

- A. D'ACCUEILLIR** la présente défense;
- B. DE REJETER** la Demande introductive d'instance amendée des Demandeurs contre Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, avec frais.

Montréal, le 1^{er} juin 2017

(s) Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L.

M^e Guy Pratte

M^e François Grondin

M^e Patrick Plante

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Avocats du défendeur

**Compagnie de chemin de fer Canadien
Pacifique**

1000, rue De La Gauchetière Ouest

Bureau 900
Montréal (Québec) Canada H3B 5H4
Ligne directe : 514 954-3153
Télécopieur : 514 954-1905
Courriel : gpratte@blg.com
fgrondin@blg.com
pplante@blg.com

(s) Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

M^e André Durocher

Fasken Martineau DuMoulin s.E.N.C.R.L., s.r.l.

Avocat du défendeur

**Compagnie de chemin de fer Canadien
Pacifique**

C. P. 242 – Tour de la Bourse

800, Place Victoria

Bureau 3700

Montréal (Québec) Canada H4Z 1E9

Ligne directe : 514 397 7495

Télécopieur : 514 397 7600

Courriel : adurocher@fasken.com

Traduction française non officielle

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

(Action collective)
COUR SUPÉRIEURE

N° de dossier : 480-06-000001-132

GUY OUELLET

et

SERGE JACQUES

et

LOUIS-SERGE PARENT

Demandeurs

c.

**MONTREAL MAINE & ATLANTIC CANADA
COMPANY**

et

THOMAS HARDING

et

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE**

Défendeurs

**LISTE DES PIÈCES AU SOUTIEN DE LA DÉFENSE
DE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE**

CP-1	<i>En liasse, a)</i> le plan de compromis et d'arrangement amendé de Montreal, Maine & Atlantic Canada, <i>b)</i> le jugement daté du 13 juillet 2015 entérinant le Plan de compromis et d'arrangement amendé, <i>c)</i> le jugement daté du 3 août 2015 rectifiant l'ordonnance d'approbation canadienne, <i>d)</i> l'ordonnance datée du 9 octobre 2015 modifiant l'ordonnance d'approbation du plan de compromis et d'arrangement amendé, <i>e)</i> l'ordonnance de confirmation des États-Unis dans l'affaire de la protection du chapitre 11 concernant MMAR, datée du 9 octobre 2015.
CP-2	<i>En liasse, a)</i> le connaissance, <i>b)</i> le connaissance nominatif uniforme (49 CFR Part 1035, Appendix B), <i>c)</i> les tarifs 1 à 10 du CP (en vigueur au moment pertinent) et <i>d)</i> le tarif numéro 2248.

CP-3	Lettre transmise à la Federal Railroad Administration par M. Robert C. Grindrod, président et chef de la direction de MMAR, le 22 août 2013.
CP-4	Site Web de Transport Canada intitulé « Sécurité ferroviaire ».
CP-5	Certificat d'aptitude délivré à MMA par l'Office des transports du Canada.
CP-6	Information concernant les sociétés de régime fédéral du CP.
CP-7	Décision n° 396-R-2007 de l'Office des transports du Canada.
CP-8	Carte de l'itinéraire du CP.
CP-9	MMAC – Registre des sociétés de capitaux.
CP-10	Ordonnance n° 2013-R-266 de l'Office des transports du Canada.
CP-11	MMAR – État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises.
CP-12	Transcription de l'audience tenue le 20 décembre 2016 devant l'honorable Peter G. Cary de la Cour de faillite des États-Unis, District du Maine, dans l'affaire <i>Keach v. Canadian Pacific Railway Company</i> (Case No. 13-10670).
CP-13	Carte de l'itinéraire de MMA.
CP-14	Courriel de soumission de K. Loxam à WFS daté du 16 janvier 2013.
CP-15	Demande de révision de l'Ordonnance n° 628 émise par le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du 29 juillet 2013 des entités World Fuel.
CP-16	Lettre adressée au président et chef de la direction de MMAR, M. Robert C. Grindrod, datée du 29 octobre 2013.
CP-17	Bulletin d'exploitation n° 20133 de MMAR daté du 20 octobre 2007.
CP-18	Rapport d'incendie du service d'incendie de Nantes de juillet 2013.
CP-19	Transcription des discussions intervenues entre les services d'urgence et le service d'incendie de Nantes.
CP-20	Lettre-décision n° LET-R-99-2013 de l'Office des transports du Canada.
CP-21	Séance d'information sur la sécurité de MMAR du 9 juillet 2010.

Montréal, le 1^{er} juin 2017

(s) Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L.

M^e Guy Pratte

M^e François Grondin

M^e Patrick Plante

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Avocats du défendeur

**Compagnie de chemin de fer Canadien
Pacifique**

1000, rue De La Gauchetière Ouest

Bureau 900

Montréal (Québec) Canada H3B 5H4

Ligne directe : 514 954-3153

Télécopieur : 514 954-1905

Courriel : gpratte@blg.com

fgrondin@blg.com

pplante@blg.com

(s) Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

M^e André Durocher

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Avocats du défendeur

**Compagnie de chemin de fer Canadien
Pacifique**

C. P. 242 – Tour de la Bourse

800, Place Victoria

Bureau 3700

Montréal (Québec) Canada H4Z 1E9

Ligne directe : 514 397 7495

Télécopieur : 514 397 7600

Courriel : adurocher@fasken.com