

CANADA

PROVINCE DE QUEBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

NO: 480-06-000001-132

(Recours Collectif)
COUR SUPÉRIEURE

GUY OUELLET

et

SERGE JACQUES

et

LOUIS-SERGES PARENT

Requérants.

c.

**COMPAGNIE DE CHEMN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE;**

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC
CANADA COMPANY**, personne morale
dument constituée, dont le Siège Social
est situé au 1959 Upper Water Street,
Suite 800, Ville de Halifax, Province de la
Nouvelle-Écosse, B3J 2X2

et

THOMAS HARDING, domicilié et
résidant au 341, St-Grégoire, Ville de
Farnham, Province de Québec, J2N 1R2

Intimés

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE AMENDÉE
(Art. 141 C.C.P. et suivants)

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

I. INTRODUCTION

1. Le 8 Mai 2015, la Cour Supérieure du Québec autorisait les représentants des requérants à intenter un recours collectif contre l'intimée, la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (Canadian Pacific Railway Company), au nom du groupe suivant:

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

1.1 Le 24 Octobre 2016, la Cour Supérieure du Québec autorisait les représentants des requérants à intenter un recours collectif contre les intimés Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. et Thomas Harding, au nom du même groupe;

2. L'intimée, chemin de fer Canadien Pacifique ("CP Rail"), est une compagnie ferroviaire canadienne constituée au Canada, dont le siège social est situé à Calgary, Alberta;

2.2. L'intimée, Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. ("MMA Canada"), est une entreprise impliquée dans l'opération de transport ferroviaire de Classe II, dans les États du Maine et du Vermont, aux États-Unis, et dans les provinces Canadiennes du Québec et du Nouveau-Brunswick, de même elle possède et loue des locomotives et de wagons, voyageant "inter alia", entre Montréal, Québec et Lac-Mégantic, Québec. La structure corporative entre toutes les entreprises reliées à MMA n'est pas clairement définie, et comme résultante, les entreprises MMA seront alors décrites comme les "entités MMA".

2.3. L'intimé, Thomas Harding, était le conducteur du train qui dérailla à Lac-Mégantic, Québec le 06 Juillet 2013;

3. La Cour Supérieure du Québec autorisa également les représentants des requérants/plaignants à intenter un recours collectif contre World Fuel – World Fuel Services Corporation (WFS Corp.), World Fuel Services Inc. (WFS Inc.), World Fuel Services Canada Inc. (WFS Can.) et Western Petroleum Company (Western) (dans l'ensemble, les "entités World Fuel"). Toutefois, ces entités ont contribué à un fonds d'indemnisation afin de régler les réclamations intentées contre elles, incluant les réclamations soulevées par ce recours collectif, par le biais des procédures dans la LACC instituées par (...) MMA Canada, no dossier 450-11-000167-134, et par les procédures de faillite, du chapitre 11, introduites dans le Maine par la Montreal Maine & Atlantic Railway ("MMAR"). De telle sorte, que ce recours collectif n'est intenté seulement que contre les intimés CP Rail, MMA Canada et Thomas Harding;
4. La présente action est une conséquence du déraillement ferroviaire qui s'est produit à Lac-Mégantic, Québec, le 06 Juillet, 2013. CP Rail était alors responsable de la sous-traitance du transport des gaz de schiste avec MMA Canada. Les gaz de schiste étaient transportés par MMAR, de New Town dans le Dakota de Nord, jusqu'à la raffinerie d'Irving Oil à St-John, Nouveau-Brunswick, le 06 Juillet, 2013, tel que mentionné ci-haut;
5. Le train comprenait 72 wagons-citernes DOT-111, chacun transportant 113,000 litres ("les wagons-citernes") de gaz de schiste, et de 5 locomotives (ci-après décrit comme le "Train"), le tout tel que plus amplement décrit dans une copie d'un article graphique du National Post intitulé "The Night a Train Destroyed a Town", produit comme **PIÈCE P-1**;
6. Dans le but d'assurer la livraison des gaz de schiste à leur acheteur, World Fuel établissait un contrat en coentreprise avec CP Rail, afin de transporter les gaz de schiste de New Town, dans le Dakota du Nord, jusqu'à Montréal, Québec. CP Rail établissait un contrat en coentreprise avec MMAR, afin de transporter les gaz de schiste, de Montréal, Québec, à une compagnie ferroviaire au Nouveau-Brunswick, appartenant à Irving Oil, qui transporterait alors les gaz de schiste, à la raffinerie d'Irving Oil, au Nouveau-Brunswick. Western Petroleum louait les wagons-citernes à cet effet;
7. Le ou vers le 05 Juillet, 2013, le Train atteignit Côte Saint-Luc, Québec, où l'ensemble des 72 wagons-citernes fut transféré à (...) MMAR;
8. Dans le jugement accordant l'autorisation du recours collectif contre CP Rail, en date du 8 Mai, 2015 (« le premier jugement en autorisation »), la Cour Supérieure du Québec identifia les principales questions de faits et de droit, à être traitées collectivement, comme suit :

- a) L'intimée CP savait-elle, ou aurait-elle dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, au Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?
- b) L'intimée CP savait-elle, ou aurait-elle dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de Newport, au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick étaient plus volatiles, explosifs et inflammables que le pétrole brut typique?
- c) L'intimée CP a-t-elle été négligente en permettant que les liquides de schistes acheminés à partir de Newport, au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick, le soient dans des wagons-citernes DOT-111?
- d) 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?
- e) L'intimée CP a-t-elle été négligente dans le cadre de ses discussions et négociations avec les intimées World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de Newport, au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick, et a-t-elle eu un rôle prépondérant et fautif dans la détermination finale du trajet et par voie de conséquence, du transporteur utilisé?

L'intimée CP a-t-elle été négligente en choisissant, suggérant, recommandant ou permettant que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau Brunswick le soient sur la voie ferrée propriété du transporteur ferroviaire MMA?

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

8.1. Dans un jugement accordant l'autorisation du recours collectif contre MMA Canada et Thomas Harding, en date du 24 Octobre 2016 (« le second jugement en autorisation »), la Cour Supérieure du Québec identifia les principales questions de faits et de droit à être traitées collectivement, comme suit :

- a) Les liquides de schistes acheminés par transport ferroviaire à la demande de World Fuel étaient-ils adéquatement classifiés et étiquetés?
- b) Si les liquides de schistes transportés à la demande de World Fuel étaient mal classifiés et identifiés, conformément à la législation en vigueur et aux règlements d'application, ces erreurs de classification et d'identification sont-elles la cause, ou ont-elles favorisé l'incendie, les explosions et la contamination qui ont suivi le déraillement du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic?
- c) Les intimées MMACC et CPR savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?
- d) Les intimées MMACC et CPR savaient-elles ou auraient-elles dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de Newport, au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick étaient plus volatiles, explosifs et inflammables que du pétrole brut typique?
- e) Les intimées MMACC et CPR ont-elles été négligentes en permettant que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-Brunswick, le soient dans des wagons-citernes DOT-111?
- f) 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?
- g) L'intimée CPR a-t-il été négligente dans le cadre de ses discussions et négociations avec World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick, et a-t-il eu un rôle prépondérant et fautif dans la détermination finale du trajet et par voie de conséquence, du transporteur utilisé?
- h) L'intimée CPR a-t-il été négligente en choisissant, suggérant, recommandant ou permettant que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord, vers St-John au Nouveau-

Brunswick, le soient sur la voie ferrée propriété du transporteur ferroviaire MMACC?

- i) L'intimée MMACC a-t-elle exercé un contrôle effectif sur le train qui a déraillé?
- j) Est-ce que le l'intimée MMACC a failli à ses obligations de développer et mettre en œuvre des politiques et procédures avant le déraillement du train?
- k) Est-ce que l'intimée MMACC a failli à son devoir d'employer des personnes qualifiées, de les former et de les superviser adéquatement, par rapport aux procédures appropriées à utiliser dans la sécurisation de leurs trains?
- l) Est-ce que l'intimé Thomas Harding a, par ses faits et gestes, causé ou contribué au déraillement du train.
- m) Quelle est la nature de l'étendue des dommages et autres remèdes que peuvent réclamer les membres du recours collectif?
- n) 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?

II. LA SITUATION

a) Contexte: la Source and l'Extraction des Gaz de Schiste

9. La formation de Bakken d'où provenaient les gaz de schiste, est une formation rocheuse d'environ 520,000 kilomètres carrés, des parties souterraines sous-jacentes du Dakota du Nord, du Montana, de la Saskatchewan et du Manitoba. Le pétrole brut de la formation Bakken, ainsi que d'autres formations contenant des hydrocarbures adjacents, est typiquement extrait par des puits horizontaux dans les fractures naturelles de la formation rocheuse, ou par l'utilisation de la fracturation hydraulique (ci-après la fracturation);
10. La formation de Bakken produit non seulement du pétrole brut très recherché, mais également une quantité importante de vapeurs volatiles, de gaz et des liquides légers, incluant le propane, le butane, le pentane et l'essence naturelle. Lorsque laissés dans leur état combiné, ces gaz et liquides peuvent devenir extrêmement explosifs, même à des températures ambiantes relativement faibles. Certains de ces gaz peuvent être brûlés ou évacués par la tête des

puits de pétrole, cependant d'autres vont demeurer dans le produit extrait. Le degré de vapeurs volatiles, gaz et liquides légers, y compris le propane, le butane, le pentane et l'essence naturelle qui demeurent dans le produit extrait, est contrôlé par les producteurs de pétrole;

b) L'Expansion Dramatique du Transport de Pétrole Brut par Chemin de fer

11. Au cours des dernières années et, en grande partie en raison de la croissance de la production de pétrole dans la région de Bakken, les expéditions de pétrole brut ont connu la plus grande expansion de toutes les matières dangereuses transportées par chemin de fer aux États-Unis (ci-après, les « États-Unis ».), la production de pétrole brut, ayant augmenté de 443% depuis 2005, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de la correspondance du Federal Railroad Administration, à l'American Petroleum Institute, en date du 29 Juillet 2013, produite comme **PIÈCE P-2**;
12. Le Canada a connu une hausse encore plus importante de l'augmentation de son volume de pétrole brut transporté par chemin de fer. Plus spécifiquement, il y a eu une augmentation de 28,000 % de la quantité de pétrole transporté par chemin de fer depuis 2009, augmentant selon les estimations, de 500 wagons en 2009, à 140,000 wagons en 2013, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un article de CTV News, intitulé "Quebec Disaster: Oil shipments by rail have increased 28,000 per cent since 2009" en date du 7 Juillet, 2013, produite comme **PIECE P-3**;

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

13. Les producteurs de pétrole sont requis de déterminer la classification de risque appropriée de leur production de pétrole à différentes étapes du processus, et à diverses fins. À titre d'exemple, les réservoirs de stockage doivent porter des affiches d'avertissement en forme de diamant pour refléter la classification de risque appropriée de leur contenu, tel qu'indiqué ci-dessous;



14. En outre, en tant « qu'offrant(s) commerciales de transport de matières dangereuses », les productrices de pétrole sont tenues de connaître la composition de leur produit, et de la classification adéquate des matières dangereuses, en conformité avec les standards établis par la "United States Department of Transportation – Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration's *Code of Federal Regulations – Hazardous Materials Regulations*" (ci-après, le "HMR")¹. En particulier, la réglementation prévoit que le pétrole brut, reconnu comme liquide inflammable, soit inclus dans la Classe 3, alors que les matières de la Classe 4 comprennent les matières spontanément inflammables;

15. Les liquides inflammables de Classe 3, offerts pour le transport dans le commerce, sont de plus subdivisés pour le risque dans l'un des trois groupes de conteneur ("PG"s), basé sur le point d'ébullition initial de la substance, de pression absolue, et le point d'ignition, avec le PG I représentant le plus haut niveau de risque, et le PG III représentant le niveau le plus faible. Ces normes de classification sont cohérentes, tant avec la réglementation Américaine (HMR), que celle des règlements Canadiens, tel qu'énoncé dans le *Règlement sur le Transport des Matières Dangereuses*, Partie II, SOR/2008-34;

¹ Le "United States Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration's" *Code of Federal Regulations* Sous-chapitre C sections 171-180, et s. 171.1.

16. Les fiches de données de sécurité des matériaux (“MSDS”s)² pour le pétrole de Bakken, élaborées par d’autres compagnies pétrolifères canadiennes, plus spécifiquement, Cenovus Energy Inc. (“Cenovus”) en novembre 2012 et par Enbridge Pipelines Inc. (“Enbridge”) en juin 2011, indiquent un niveau de risque de flammabilité du National Fire Protection Agency (“NFPA”) de 4, toutefois, plusieurs réservoirs de stockage exploités par Marathon Oil Company, et Slawson Exploration Company dans la région de Bakken, ont été placardés avec un risque d’inflammabilité de 3, le tout tel qu’il appert plus amplement d’une copie de la MSDS, de la Cenovus Energy Inc., datée du 2 novembre 2012, et une copie de la FDSM d’Enbridge Pipelines Inc. datée du 6 août 2011, produites respectivement comme **PIÈCES P-4 et P-5** ;
17. En outre, la FDSM de Cenovus classifiait le pétrole de Bakken comme PG I, et la FDSM d’Enbridge classifiait le pétrole de Bakken comme PG II; toutefois, selon l’enquête du BSTC (décrite plus amplement ci-dessous), l’ensemble du fret sur les wagons-citernes fut désigné comme étant d’un risque inférieur à PG III, le tout tel qu’il appert plus amplement d’une copie de l’avis de sécurité ferroviaire du BSTC à Transport Canada (Rail Safety Advisory Letter to Transport Canada) , datée du 11 Septembre 2013, produite comme **PIÈCE P-6**;

d) Préoccupations concernant le pétrole de Bakken avant le déraillement du Train

18. Alors que le pétrole de Bakken était historiquement considéré comme du pétrole “doux”, ce qui signifie qu’il n’est généralement pas mélangé avec des niveaux élevés d’hydrogène sulfuré (“H²S”), hautement toxique, inflammable et corrosif. Des niveaux élevés de H²S dans le pétrole de Bakken ont été observés de plus en plus fréquemment. Les préoccupations et les risques associés au H²S et au pétrole brut étaient bien connus dans l’industrie du pétrole et du gaz avant le déraillement du Train, le tout tel qu’il appert plus amplement d’une copie de la présentation PowerPoint préparée par Irving Oil, à l’égard de problèmes sérieux de contrôle de la qualité du pétrole brut transporté par chemin de fer, produite comme **PIÈCE P-7**;
19. La présence de H²S dans les produits pétroliers issus du Dakota du Nord, était à ce point préoccupante, avant le déraillement du train, que les transporteurs de pétrole par oléoduc dans la région de Bakken ont fixé des limites strictes sur la concentration d’H²S permise dans le produit. Ces niveaux furent fixés entre 5 and 10 ppm³, le tout tel qu’il appert plus amplement d’une copie de

² Les Fiches de Données de Sécurité des Matériaux (“MSDS”s) constituent un système largement répandu pour le catalogage d’informations sur les produits chimiques, composants chimiques, et mélanges chimiques.

³ PPM signifie Parties par Million.

l'ordonnance "Order Accepting Tariff Filing" par la "U.S. Federal Energy Regulatory Commission (FERC)", datée du 6 Juin 2013, produite comme **PIÈCE P-8**;

20. Afin de répondre à cette norme, le pétrole brut extrait, renfermant des concentrations plus élevées de H²S, devait être soit mélangé afin de diluer le niveau de H²S, ou transporté par des moyens alternatifs, c'est-à-dire par chemin de fer;
21. En plus de la connaissance du risque associé aux concentrations élevées de H²S dans le pétrole extrait de cette région, d'autres préoccupations sérieuses étaient soulevées, à l'égard du contenu du pétrole brut en provenance de la région Bakken du Dakota du Nord, et de sa classification appropriée de l'indice de risque;
22. Les gaz de schiste furent mélangés à d'autres substances volatiles et/ou contenaient d'autres composants chimiques hautement inflammables, non typiquement présents dans le pétrole brut, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un article du Globe and Mail intitulé "Blast Probe Turns to Oil Composition", datée du 19 Juillet 2013, produite comme **PIÈCE P-9**
23. CP Rail savait, ou aurait dû savoir que les gaz de schiste étaient beaucoup plus volatiles, explosifs et combustibles que le pétrole brut normal, et qu'ils constituaient un mélange hautement inflammable de multiples substances pétrolifères, incluant le sulfide d'hydrogène. CP Rail savait, ou aurait dû savoir, que des précautions additionnelles devaient être prises afin d'assurer le transport sécuritaire des gaz de schiste par le Train, et comme il sera décrit plus bas, CP Rail était au courant de l'étiquetage erroné des wagons-citernes que comprenait le Train;

e) Le Déraillement du Train

- 23.1. Une des entités MMA, Montreal, Maine and Atlantic Corporation ("MMAC"), publia un communiqué de presse immédiatement à la suite du Déraillement du Train, tel que l'on peut voir dans la **PIÈCE P-10**. De plus amples détails sont indiqués, tirés d'articles de journaux, en tant que **PIÈCES P-1, P-11 et P-12**.
24. Le 05 Juillet 2013, à 11:25 P.M., l'intimé Harding, le seul ingénieur (...) affecté à l'opération du Train, a garé et stationné ce dernier dans le village de Nantes, Québec, pour faire escale, en route vers la province du Nouveau- Brunswick, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du communiqué de presse de Montreal, Maine and Atlantic Railway (MMAR) intitulé "Derailment in Lac-

Mégantic, Québec” ,datée du 6 Juillet, 2013, ci-après produite comme **PIÈCE P-10**;

25. Le train, estimé à 9,975 tonnes, était garé à environ 11 kilomètres à l'ouest de Lac-Mégantic, Québec, sur la voie ferroviaire principale, à un point d'élévation de 515 mètres, sur un plan incliné de 1.2%;
26. (...) L'intimé Harding affirme avoir garé le Train, et avoir éteint quatre des cinq locomotives, laissant en fonction la locomotive de tête #5017, afin de s'assurer que le système de freins pneumatiques puisse continuer à fonctionner. L'intimé Harding négligea d'appliquer en tout, ou en nombre suffisant, les freins à mains, de ce fait négligeant d'agir en accord avec les exigences, règlements et politiques existantes, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un article du Wall Street Journal intitulé "Brakes Cited in Quebec Wreck", datée du 10 Juillet 2013, ci-après produite comme **PIÈCE P-11**;
 - 26.1. L'intimé Harding, a quitté les lieux à environ 23h25, pour se rendre dans un hotel local, laissant le train sans surveillance. De la fumée émanait du Train à ce moment-là;
27. Aux environs de 23h30, des résidents de Nantes remarquèrent une importante fumée provenant de la première locomotive du Train, et ont alors appelé le 9-1-1;
28. Aux environs de 23h45, les pompiers de Nantes sont arrivés sur les lieux afin d'éteindre un début d'incendie dans la locomotive, supposément causé par une rupture de la conduite d'huile ou de carburant dans la locomotive. Selon la procédure, le service des incendies a arrêté le moteur en marche de la locomotive, afin d'empêcher que le feu ne se propage au combustible du moteur de la locomotive;
29. Aux environs de 23h50, le feu a été signalé au contrôle du trafic ferroviaire, et les intimées MMAR (...) ont dépêché sur les lieux deux (2) employés d'entretien des voies (les "représentants MMAR"). Ni l'intimé Harding, ni un autre ingénieur dûment qualifié n'étaient présents;
30. Aux environs de 00h15, le 6 Juillet 2013, le feu était complètement éteint et les pompiers ont alors laissé le Train sous la garde des représentants MMAR, qui n'ont pris ou ont omis de prendre les mesures adéquates, dans une situation d'urgence, pour s'assurer que le Train soit garé en toute sécurité. En outre, ils n'ont pas sollicité d'aide ou rapporté la situation à l'intimé Harding, ou de tout autre technicien qualifié afin de s'assurer que le Train soit sécurisé, notamment au niveau du système de freinage. Ils sont simplement partis, sans prendre les mesures appropriées et nécessaires afin de s'assurer que le train soit sécurisé;

31. Aux environs de 00h56, après que les intervenants d'urgence soient repartis et, alors qu'aucun (...) des représentants de MMA Canada ne fussent présents, le Train a commencé à se déplacer sur la voie, en descendant vers la ville de Lac-Mégantic;
32. Aux environs de 01h14, le Train dérailla au passage ferroviaire de Lac-Mégantic, détruisant le centre-ville et plusieurs places d'affaires, tuant près de cinquante personnes (50) (...);
33. Entre 01h15 et 04h00, plusieurs wagons-citernes prirent feu, et les wagons-citernes contenant les gaz de schiste explosèrent, décimant tout le centre-ville. Les explosions ont continué pendant plusieurs heures alors que 2,000 résidents furent évacués de la zone afin de prévenir d'autres décès (l' "Explosion"), le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'article du National Post intitulé "Death Toll Rises to 13 with Dozens More Still Missing", datée du 9 Juillet 2013, produite comme **PIÈCE P-12**;
34. Au moins (30) bâtiments appartenant à, et/ou loués par les requérants furent détruits dans la "zone rouge" du centre-ville, et au moins 20 personnes perdirent leur maison;

a) MMA Canada - Négligence des Employés

- 34.1. Le 10 Juillet 2013, les intimées MMA, par le biais de leur porte-parole et président, semblèrent prendre la responsabilité dans le déraillement du Train, la destruction par l'explosion et le feu, les décès causés par le déraillement du train. L'intimé Edward Burkhardt a alors donné une conférence de presse impromptue aux médias à Lac-Mégantic, dans laquelle un journaliste lui a demandé: "Vous n'acceptez pas la pleine responsabilité pour cela?", et sa réponse fut la suivante:

"Je n'ai pas dit ça, vous voyez les gens en sont toujours à mettre des mots dans ma bouche, s'il vous plaît, je n'ai pas dit ça, je pense que nous avons plein de responsabilités dans ce cas-ci, mais il reste à déterminer si nous avons la responsabilité totale. Nous en avons beaucoup. Nous allons essayer de vous aider avec tout ce que nous pouvons, en travaillant avec la communauté et la Croix-Rouge, et à faire de notre mieux pour répondre à notre obligation d'effectuer les réparations et remettre les gens dans leur maison, et des choses comme telles."

- 34.2. Et lorsqu'interrogé sur l'application des freins sur le train, l'intimé Edward Burkhardt a répondu:

“Ce fut une panne des freins, il est très douteux que les freins - les freins manuels- furent correctement appliqués sur ce train. En fait, je dirais qu’ils ne l’étaient pas, sinon nous n’aurions pas eu cet incident [...] Je ne pense pas que l’employé ait enlevé les freins engagés; je pense qu’il ne les a pas appliqués dès le départ. Nous savons que les freins ont été appliqués correctement sur une partie de la locomotive. Le fait que, lorsque les freins pneumatiques se sont relâchés sur la locomotive, et que le train est “reparti”, semble indiquer que les freins manuels sur le reste du train n’ont pas été correctement appliqués. C’était notre employé qui était chargé d’établir un nombre adéquat de freins manuels sur le train”

- 34.3. Le Bureau de la Sécurité des Transports du Canada a conduit une enquête préliminaire, telle que vue dans la **PIÈCE P-16**. Le rapport complet du Bureau de la Sécurité des Transports peut être vu dans la **PIÈCE P-25**;

b) La Mauvaise Réputation de l’Intimée MMAR en matière de Sécurité

- 34.4. À tout moment pertinent, les entités MMA avaient la responsabilité de s’assurer que MMA Canada opérait de façon sécuritaire, et que chaque train exploité par MMA Canada, incluant le train, possédait le personnel adéquat, afin d’assurer la sécurité de toutes les marchandises transportées, et que le taux d’accident et d’incident de MMA ne soit pas supérieur aux moyennes nationales – elle a ainsi failli dans toutes ces obligations;
- 34.5. Selon les données du Bureau de la Sécurité des Transports du Canada, depuis 2003, les intimées MMA ont rapporté 129 accidents, incluant 14 déraillements sur voies principales, dont 4 collisions, ce qui en a fait l’un des opérateurs ferroviaires les moins sécuritaires en Amérique du nord;
- 34.6. Aux Etats-Unis, les intimées MMA ont signalé 23 accidents, blessures et autres mésaventures, de 2010 à 2012, selon les données du Federal Railroad Administration;
- 34.7. En 2012, les intimées MMA avaient une moyenne de 36.1 évènements par million de milles, alors que la moyenne nationale s’établissait à 14.6 (le taux d’accidents des Intimées de la MMA étant plus élevé de 247% par rapport à la moyenne nationale). Entre 2003 et 2011, le taux d’accidents des Intimées MMA s’établissait entre 23.4 et 56 incidents par million de milles, alors que la moyenne nationale se situait entre 15.9 et 19.3 (le taux

d'accidents des Intimées MMA, s'établissant à 147 et 290 pourcent plus élevé);

- 34.8. Un grand nombre de ces incidents impliquait des freins qui étaient soit en panne, ou n'étaient pas correctement appliqués, permettant ainsi au train de rouler sans conducteur. MMA Canada fut citée pour de nombreuses violations de la section 112 du "Canadian Railway Operating Rules" ("CROR"), pour avoir failli à sécuriser adéquatement ses trains;
- 34.9. Le faible dossier en matière de sécurité de MMA Canada peut être consulté à la **PIÈCE P-17**. De plus, une liste détaillée de toutes les infractions aux règlements du CROR peut être également consultée sous la **PIÈCE P-26**;

c) Les Compressions des Intimées Rail World

- 34.10. En 2003, l'intimée Rail World acquiert la Bangor & Aroostook Railroad, s'étendant sur environ 1,200 kilomètres de voies ferrées régionales dans le Maine, le Vermont, et le Canada, et la renomma Montreal, Maine and Atlantic Railway Inc.;
- 34.11. Les intimées MMA, contrairement aux normes de l'industrie, réduisent leurs équipages de locomotives de moitié, remplaçant deux (2) ingénieurs par un seul (1) en charge de l'opération d'un train entier. En Amérique du nord, la plupart des exploitants de train, incluant les deux plus grands du Canada – Le chemin de fer Canadien national (Canadian National Railway Ltd) et le chemin de fer Canadien Pacifique (Canadian Pacific Railway Ltd.) emploient deux ingénieurs pour la conduite de leurs trains. En d'autres termes, les intimées MMA avaient le devoir de s'assurer de l'usage adéquat d'un équipage de train composé d'au moins (2) ingénieurs, lors du transport de gaz de schiste hautement inflammable, particulièrement lors du passage dans des endroits urbains et résidentiels;
- 34.12. En 2012, les finances des intimées MMA s'étaient quelque peu améliorées, après des années de perte d'exploitation, en partie grâce à des contrats de transport de produits pétroliers à la raffinerie d'Irving Oil à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick (où était destiné le train avant le déraillement);
- 34.13. Dans un effort pour garder les coûts d'exploitation au minimum et de garder l'entreprise rentable, l'intimée MMAR a commencé à équiper ses trains avec des systèmes de technologie de communication et de contrôle à distance, à utiliser d'autres tactiques de réduction des coûts, tel que la réduction du personnel, au mépris complet des pratiques de sécurité de l'industrie, lors du transport de matières dangereuses;

- 34.14. Ces compressions démontrent une préoccupation sérieuse et concertée au niveau des finances, au détriment des politiques de sécurité nécessaires, ce qui aurait du constituer la principale préoccupation de l'intimée, telle que décrit aux PIÈCES P-27 et P-28;

III. LA RESPONSABILITÉ DE CP RAIL DANS LE DÉRAILLEMENT DU TRAIN

a) **La réorganisation intra-société de CP Rail et le licenciement substantiel d'employés affectés à la sécurité ferroviaire, d'employés de maintenance et autres, à Côte Saint-Luc, Québec**

35. Au printemps 2012, Pershing Square Capital Management ("Pershing Square"), un fonds d'investissement de New York, a pris le contrôle du conseil d'administration de CP Rail, grâce à une "bataille de procuration", après avoir acquis plus de 14% des détenteurs d'actions ordinaires, constituant ainsi le principal actionnaire de CP Rail;
36. Après cette prise de contrôle, Pershing Square a nommé Hunter Harrison comme nouveau chef de la direction de CP Rail. Conformément aux directives du conseil d'administration. Harrison entreprit alors un plan de réduction substantiel des coûts, ce qui élimina plus de 4,000 postes d'employés, représentant plus de 20% du nombre total des employés de la compagnie. Ceci inclut un grand nombre de travailleurs de la cour de triage du CP Rail Côte Saint-Luc, Québec, ainsi que des centaines de postes d'employés, en lien avec la sécurité des trains et à leur entretien;
37. Au même moment, CP Rail a considérablement augmenté ses activités de transport de pétrole brut de la région de Bakken dans le Dakota du Nord, vers les raffineries situées sur la côte Est de l'Amérique du Nord, incluant la raffinerie d'Irving Oil, au Nouveau-Brunswick. CP Rail savait pertinemment que le transport de gaz de schiste impliquait des trains plus longs et plus lourds, dédiés au transport du pétrole brut. Il était également bien connu que certaines voies secondaires de CP Rail, y compris les lignes déjà vendues à l'Intimée MMA, nécessitaient des rénovations et améliorations substantielles afin d'accueillir les trains plus longs et plus lourds transportant du pétrole brut, et que la circulation de ces trains plus longs et plus lourds sur ces voies posait une augmentation significative des problèmes liés à la sécurité;
38. Toutefois, afin de réaliser le meilleur bénéfice possible sur le transport de ces trains, et conformément aux exigences de ses accords de partenariat avec MMA, Dakota Plains et World Fuel, CP Rail en tant que "organisatrice" de ce transport, choisit d'ignorer les problèmes bien connus de sécurité en relation avec MMA, et de ses voies ferrées, et a choisi la route utilisée par MMA Canada pour assurer la livraison des gaz de schiste à Irving Oil. Ceci est le

même trajet choisi par CP Rail comme “organisatrice” de ces livraisons, remontant au 02 Novembre 2012. Depuis ce temps, CP Rail en tant que “organisatrice” a permis l’expédition de 3,830 wagons-citernes sur la ligne MMA, en direction de la raffinerie d’Irving Oil. CP Rail savait, ou a simplement fermé les yeux sur le fait que tous ces wagons-citernes étaient incorrectement identifiés, tel que décrit aux présentes;

39. Tel que mentionné ci-haut, ces gaz de schiste étaient connus de CP Rail comme étant un produit hautement inflammable et par conséquent, une substance dangereuse; toutefois, du point d’extraction jusqu’au point d’explosion à Lac-Mégantic, ces facteurs de risques furent fausement et inadéquatement étiquetés, et des précautions insuffisantes furent prises afin d’assurer un transport sécuritaire;
40. Le 02 novembre 2013, Irving Oil effectua une analyse des gaz de schiste à partir de l’un des puits de pétrole situé dans la région de Bakken. Les résultats de l’analyse démontrèrent que les gaz de schiste nécessitaient d’être identifiés comme “classe 3 groupe de contaiment I” (class 3 packing group I) plutôt que la “classe 3 groupe de contaiment III” (Class 3 packing group III) beaucoup moins volatile et explosif. De la même manière, Irving Oil étiqueta les gaz de schiste qui retournaient de la raffinerie d’Irving Oil’ sous l’étiquette plus volatile et explosive de la “classe 3 groupe de contaiment I” (class 3 packing group I), le tout tel qu’il apparaît plus amplement décrit d’une copie de la “Dénonciation en vue d’obtenir un mandat de perquisition”, datée du 11 décembre 2013, produite comme **PIÈCE P-13**;
41. CP Rail était en conséquence bien au courant de l’étiquetage erroné des gaz de schiste, en raison de la divergence évidente de l’étiquetage entre les trains se dirigeant à la raffinerie Irving, à l’opposé des trains en provenance des installations d’Irving;
42. De plus, en tant que partenaire important des installations de transbordement du Dakota du Nord, CP Rail devait être hautement sensibilisé, concernant l’identification erronée des wagons-citernes. Néanmoins, CP Rail persista dans le transport de milliers de wagons-citernes de brut, tous incorrectement étiquetés. Les détails de ce partenariat sont décrit plus bas;
43. En tant que compagnie ferroviaire responsable du transport de ces unités de trains, CP Rail savait ou aurait dû savoir que les gaz de schiste étaient incorrectement étiquetés pour les raisons citées dans ce document;
 - b) Le partenariat entre CP Rail, les entités World Fuel, les entités Dakota Plains, et autres subsidiaires, afin de développer une installation de transbordement d’une valeur de \$50 millions, dans la région de Bakken du Dakota du Nord

44. En 2012, l'administration de CP Rail, à la direction de son conseil, et son principal actionnaire, Pershing Square, décidèrent d'augmenter substantiellement leurs revenus en transportant une quantité accrue de gaz de schiste, provenant de la formation Bakken dans le Dakota du Nord, vers l'est de l'Amérique du nord. CP Rail établit un plan dans le but de transporter les liquides bruts de Bakken, par le biais d'une série de partenariats avec les entités World Fuel et les entités Dakota Plains, dans le but d'approvisionner les raffineries de la côte est, incluant la raffinerie opérée par les entités Irving Oil au Nouveau-Brunswick. CP Rail et ses partenaires, World Fuel et Dakota Plains, de même que leurs filiales associées, étaient bien au courant qu'ils offraient de livrer des produits pétroliers hautement volatiles, et des gaz de schiste infusés, à des prix de transport réduits, dans le but d'augmenter leurs revenus et profits;
45. Conformément à ces plans, CP Rail accepta de transporter les Gaz de Schiste infusés, hautement volatiles, en utilisant les Citernes DOT-111, qui se révélaient beaucoup moins dispendieuses à acquérir et à opérer (et connues comme telles), mais étaient également reconnues comme étant beaucoup plus dangereuses et inappropriées pour le transport sécuritaire des gaz de schistes volatiles. Elles étaient moins dispendieuses, inférieures aux normes, et des wagons-citernes non-sécuritaires furent ainsi utilisés dans le but de maximiser les profits de CP Rail et ses partenaires d'entreprise associés, en permettant à CP Rail d'offrir des prix de transport à rabais aux acheteurs;
46. Dans le cadre des ententes de partenariat entre CP Rail, World Fuel, Dakota Plains et leurs subsidiaires, ils convinrent de bâtir, et de ce fait, construisirent une plate-forme de chargement de \$50 million dans le Dakota du Nord, pour charger les gaz de schiste en provenance d'un terminal de camions, sur les trains de CP Rail. CP Rail était l'unique "partenaire ferroviaire" autorisé à utiliser la plate-forme de chargement pour le transport des bruts de Bakken aux raffineries de la côte est;
47. CP Rail a développé cette installation conjointement avec ses partenaires associés, World Fuel and Dakota Plains, en tant que partie d'un projet plus important, impliquant le développement et le transport de liquides pétrolifères bruts de Bakken, en provenance du Dakota du Nord, jusqu'à l'est de l'Amérique du nord. CP Rail était impliquée dans un autre accord de co-entreprise avec World Fuel and Dakota Plains, pour le transport des sables du Wisconsin vers le Dakota du Nord, en utilisant le réseau ferroviaire de CP Rail, afin d'être utilisés dans un processus de fracturation hydraulique dans la région de Bakken;

48. De par la raison de cet investissement substantiel et sa présence dans la région de Bakken, CP Rail était intimement au courant de la nature volatile des gaz de schiste, et participa activement, ou ferma simplement l'oeil sur la pratique de l'identification erronée de milliers de wagons-citernes désignés comme PG III, alors que CP Rail savait, ou aurait dû savoir que ceci constituait une désignation erronée;

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

49. En 2002, CP Rail avait vendu l'ensemble de ses voies ferrées à l'est de Montréal, passant par la province de Québec et l'état du Maine, et reliée avec au Nouveau-Brunswick par MMAR. Ceci incluait la voie qui transportait le train à travers la ville de Lac-Mégantic. Après cette vente, ainsi que celles d'autres routes, CP Rail a maintenu une relation de partenariat étroite avec MMAR et a agi comme "partenaire d'échange principal" à l'égard de toutes les livraisons ferroviaires passant par Montréal;
50. CP Rail et MMAR ont maintenu un large éventail d'accords commerciaux mutuellement bénéfiques, pour coordonner la livraison de trains à partir du réseau ferroviaire de CP, passant par Montréal, à travers le réseau ferroviaire de MMAR, jusqu'au Nouveau-Brunswick dans l'est du Canada. La relation entre CP Rail et MMAR, qui, incluant les accords inter-échange, et documents autorisant le repérage et/ou transport, ou tout autres droits opératoires entre les deux companies ferroviaires, fut établie dans le "Bill of Lading" le tout tel qu'il appert d'une copie de la **PIÈCE CP-7** du CP, constituant le connaissance de CP Rail pour l'unité de train 282, produite comme **PIÈCE P-14**; et tel qu'il appert d'une copie de l'"Interchange Trackage Rights Agreement", datée du 8 Janvier 2003, produite en tant que **PIÈCE JC-2** au contre-interrogatoire de James Clements, un témoin de CP Rail, produite comme **PIÈCE P-15**;
51. À la suite de ces accords et de ce partenariat, CP Rail avait une connaissance intime des normes d'opération inférieures aux normes, de MMAR, de son dossier de sécurité médiocre, et du manque d'entretien de ses voies et locomotives, le tout tel qu'il appert plus amplement dans les **PIÈCES P-16 et P-17**;
52. En outre, CP Rail était bien au courant des politiques de personnel insuffisant et des politiques de sécurité déficientes utilisées par MMAR, y compris l'utilisation d'un (1) seul ingénieur sur des trains lourds et plus longs, tel que le train, transportant des liquides très volatils de pétrole brut Bakken, sur des rails aux normes inférieures à celles exigées;
53. CP Rail était à tout moment consciente que la voie ferrée du réseau MMAR de l'est du Québec, y compris celle qui traversait Lac-Mégantic, constituait

une “voie exemptée”⁴, qui était assujettie à de nombreuses limites de ‘vitesse réduite ’ et totalement inappropriée pour le transport de trains lourds transportant des quantités substantielles de pétrole brut de Bakken. CP Rail savait que cette voie exemptée était totalement inappropriée pour transporter sécuritairement un train lourd comportant 72 wagons de pétrole brut de Bakken;

54. Précédant le déraillement du train, CP Rail était également consciente que MMA avait un taux moyen de 38.81 accidents et incidents par million de milles parcourus, (ce qui constituait plus du double de la moyenne nationale aux États-Unis, soit de 17.15), dans la période de 2003 à 2102. CP Rail savait également que le taux de MMA était encore pire dans d’autres catégories, y compris celle des incidents tels que les fuites de matières dangereuses, où MMA affichait un taux de 11,87, soit plus de trois (3) fois le taux national de 3.41. CP Rail savait que plusieurs de ces incidents impliquaient des freins inopérants, ou qui n’avaient pas été engagés proprement;
55. CP Rail reconnaissait qu’à l’issue de sa détermination (après le rachat par Pershing Square) à développer de meilleures affaires grâce au transport du pétrole brut de Bakken, en utilisant des trains plus longs et plus lourds, il serait alors nécessaire de mettre à niveau une grande partie des voies utilisées pour ce genre de trains;
56. CP Rail était au courant qu’elle opérait sur des voies “d’époque des années 1950, de rails jointés d’une densité unitaire de 100lbs/verge” et que ces voies devaient être rénovées à des coûts importants, afin de pouvoir effectuer en toute sécurité le transport des trains, et de ces liquides volatiles. Elle était également au courant que durant les périodes matérielles de temps conduisant au déraillement du train, que le système de rail de MMA était tout aussi déficient et inapte à transporter de façon sécuritaire les trains lourds de pétrole brut de Bakken vers l’est du Québec;
57. En dépit de ces indicateurs clairs, CP Rail décida d’expédier le convoi de 72 wagons-citernes à travers Lac-Mégantic, avec la connaissance que le déraillement impliquant l’explosion catastrophique des 72 wagons-citernes transportant le pétrole brut de Bakken, était non seulement possible, mais avec le temps, hautement probable. Ainsi, CP Rail savait, et pourtant, n’a strictement rien fait pour prévenir un désastre catastrophique en devenir. Et c’est effectivement cela qui se produisit dans les premières heures du 6 Juillet

⁴ Une voie exemptée est une classe de voie sous la Classe 1, pauvrement entretenue. Si une voie est désignée comme ‘voie exemptée’, il existe une restriction de vitesse où les trains peuvent voyager à un maximum de 10 MPH, ne peuvent emporter aucun passager et ne peuvent transporter des matières dangereuses. “Les voies exemptées” comportent souvent des problèmes liés à la sécurité, tels des rails défectueux et traverses défectueuses, pouvant causer des déraillements de train, tel que noté dans les communications internes de Transport Canada.

2013, provoquant la mort de 47 personnes résidant à Lac-Mégantic, la destruction du centre-ville et les ravages indescriptibles causés aux vies et aux propriétés de milliers de membres du Groupe;

d) La connaissance de CP Rail concernant la nature extrêmement volatile et explosive des Gaz de Schiste

58. CP Rail établit des accords avec les entités Irving Oil, les entités World Fuel, les entités Dakota Plains et autres entités connues de CP Rail, afin de transporter le train de 72 wagons-citernes, de Newtown, au Dakota du Nord, jusqu'à la raffinerie Irving Oil située à St-John, au Nouveau-Brunswick. CP Rail était responsable de la sécurité du train et de tous les aspects de la livraison par rail, tout au long du périple du Dakota du Nord, jusqu'au Nouveau-Brunswick;
59. CP Rail déplaça le train de 72 wagons-citernes, à partir de l'installation de transbordement⁵ située à Newtown, dans le Dakota du Nord, jusqu'à la cour de triage de CP Rail à Côte Saint-Luc, Québec. À ce point, CP Rail établit un accord de coentreprise avec son partenaire MMA, afin d'utiliser les locomotives de MMA et son système de rail pour transporter le train de 72 wagons-citernes sur la voie inférieure aux normes de MMA, de Montréal à travers l'Est du Québec et dans le Maine, jusqu'à la raffinerie d'Irving Oil, au Nouveau-Brunswick;
60. En date de 2012, CP Rail était très consciente du fait que les gaz de schiste étaient hautement volatiles et explosifs, capables d'entrer en ébullition, émettant de fortes émissions de gaz durant le transport, associés à de fortes pressions de vapeur. Ces conditions volatiles étaient connues pour créer des conditions très dangereuses, à l'intérieur desquelles il existait une forte probabilité d'explosion si les wagons-citernes s'éventraient lors d'un déraillement. CP Rail était également au courant à propos de l'étiquetage erroné, répété des wagons-citernes depuis novembre 2012, lorsque ces livraisons à travers Lac-Mégantic débutèrent. CP Rail et ses partenaires étaient bien au courant de cette information durant l'année 2012, et pendant la première moitié de 2013;
61. CP Rail était également consciente que la nature volatile des gaz de schiste de Bakken n'était pas conforme à l'égard de la classification de transport de tels liquides, en tant que classe III groupe de containment III (class III, packing group III) souvent utilisé par les producteurs de pétrole, expéditeurs et importateurs, incluant les entités Irving Oil, en rapport avec les gaz de

⁵ Transbordement (Transloading), est un processus de transfert d'un produit, d'un mode de transportation à un autre, dans ce cas-ci, les Gaz de Schiste furent "transbordés" d'un camion à un wagon sur rail.

schiste de Bakken, tel qu'indiqué dans le connaissance de CP Rail, pour l'unité de train 282 (**PIÈCE P-14**);

62. CP Rail était consciente que si les gaz de schiste avaient été proprement identifiés sous l'étiquette classe II (gaz inflammable) ou classe III (liquide inflammable) et comme groupe de containment I (PG I), cette classification de matériaux dangereux n'aurait donc pas permise la livraison des gaz de schiste de Bakken, autres que par les opérateurs de rail de classe I, tels que CP Rail et CN et n'aurait pas permise la livraison des gaz de schiste de Bakken sur les voies ferrées de MMA et par les opérations de MMA dans l'est du Québec. Toutefois, CP Rail et ses partenaires permirent, assistèrent, or ignorèrent volontairement l'étiquetage erroné par les Entités Irving Oil, des gaz de schiste de Bakken étant livrés à la raffinerie d'Irving Oil, afin de permettre le transport plus économique des gaz de schiste sur le réseau ferroviaire de MMA, en vertu du partenariat de CP Rail avec MMA;

63. CP Rail était consciente qu'en raison de la classification inappropriée du pétrole brut de Bakken, établissant le contenu comme classe III, groupe de containment III (class III packing group III), (Pièce P-16) qu'ils seraient alors considérés comme les liquides inflammables les moins dangereux, de telle sorte CP Rail pourrait alors utiliser le système de rails mal entretenu et de bas coût de MMA, afin de transporter les gaz de schiste de Bakken à travers Lac-Mégantic jusqu'à la raffinerie d'Irving Oil . En dépit de cette connaissance, CP Rail prit la décision d'affaires de livrer les gaz de schiste à la raffinerie d'Irving Oil, utilisant la route beaucoup plus dangereuse et entretenue précairement de MMA, outrepassant ainsi la route plus longue mais plus sécuritaire de CN;

e) La connaissance CP Rail, que les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour le transport des gaz de schiste, étaient inadéquats

64. Les wagons-citernes DOT-111, également connus comme wagons-citernes CTC-111A (les « wagons-citernes ») furent utilisés pour le transport des gaz de schiste, à partir du Dakota du Nord jusqu'au Nouveau-Brunswick. Ces "citernes" sont des wagons-citernes multi-usages, non-pressurisés qui sont largement connus, ou auraient du être connus par CP Rail, et sont également connus par les contrôleurs comme étant hautement vulnérables aux fuites, ruptures et explosions;

65. CP Rail savait, ou aurait du savoir que le Bureau de Sécurité du Transport National des États-Unis (United States National Transportation Safety Board "U.S. NTSB") avait noté à répétition dans de nombreuses enquêtes, débutant aussitôt que mai 1991, que les wagons-citernes DOT-111 renfermaient de multiples erreurs de conception, ayant comme résultat une haute incidence

de rupture durant les collisions, et les rendaient inappropriés pour le transport de produits dangereux et explosifs, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie des recommandations de sécurité du U.S. NTSB, datée du 2 mars 2012, produite comme **PIÈCE P-18**;

66. CP Rail savait ou aurait du savoir que le "TSBC" avait également noté que la conception du wagon-citerne DOT-111 était erronée, résultant en une haute incidence de bris au cours d'accidents, et n'auraient donc pas dû être utilisés pour le transport des gaz de schiste, hautement combustibles et explosifs, tels que les liquides et gaz contenus dans les wagons-citernes. Il existe de nombreux accidents au Canada uniquement, où les défauts de conception des wagons DOT-111 furent ultimement identifiés comme facteurs de cause et de contribution aux dommages, le tout tel qu'il appert des copies de rapports d'occurrence de TBSC produites et ci-incluses comme **PIECE P-19, P-20, P-21, P-22 et P-23**;
67. Les défauts dans la conception des wagons-citernes DOT-111 qui étaient connus, ou auraient du être connus par CP Rail, incluent:
- a) la citerne n'est pas à double-coque, et sa coque en acier sont trop minces pour résister à la perforation;
 - b) la coque en acier n'est pas faite d'acier normalisé, qui s'avère plus résistant à la rupture;
 - c) les extrémités de la citerne sont spécialement vulnérables aux déchirures causées par les coupleurs, qui peuvent être expulsés après leur rupture entre les wagons;
 - d) les valves de vidange et d'autres installations se trouvant sur le dessus des réservoirs peuvent être facilement endommagés durant les renversements, du fait qu'ils ne possèdent pas de structures protectrices, et lorsque cela se produit, les citernes ont une protection à un déchargement rapide;
 - e) les citernes ne sont pas équipées de bouclier pour résister aux chocs, dans l'éventualité d'une collision;
 - f) la où de telles citernes ont été auparavant utilisées pour transporter du pétrole brut, et où des résidus solides se sont déposés au fond du wagon, il existe des risques de corrosion dans la partie inférieure du wagon, résultant en un risque accru de fissures dans l'éventualité d'une collision; et

- g) là où le brut étant transporté contient un mélange de, méthane, éthane, propane, H₂S ce qui résulte en une haute pression de vapeur, ceci pouvant causer une ébullition du brut, conduisant à la corrosion de la citerne, et en un risque accru de rupture dans l'éventualité d'une collision,

Le tout tel qu'il appert plus amplement, tiré d'une copie de la diapositive 14 de la présentation PowerPoint, préparée pour un atelier de l'Association Technique sur la Qualité du Pétrole Brut Canadien (Canadian Crude Quality Technical Association) sur la Pression de Vapeur (Vapour Pressure) tenue à Edmonton les 5 et 6 Février 2013, produite et comme **PIECE P-24**;

- 68. En conséquence, il était largement connu que les wagons-citernes étaient hautement susceptibles à la rupture et aux fuites, même dans l'éventualité de collisions à basse vitesse, et qu'ils n'auraient pas dû être utilisés pour le transport des Gaz de Schiste;
- 69. Ces défauts furent identifiés à répétition, et publiés comme étant d'une grande préoccupation, de la part des régulateurs canadiens et américains. En 2011, le comité de l'association américaine des chemins de fer sur les wagons-citernes (American Association of Railroads' Tank Car Committee) imposa des changements dans la conception des nouveaux DOT-111, destinés à améliorer la sécurité, incluant des exigences portant sur des boucliers plus épais, des valves de relâchement à basse pression et des coques à l'épreuve des perforations. Ces modifications de conception ont été également adoptées pour les nouveaux wagons DOT-111 manufacturés et utilisés au Canada, mais il n'existe pas d'exigences concernant les modifications au niveau des wagons existants. Alors que ces changements réduisent l'éventualité d'une rupture dans les citernes produites en fin d'année 2011 et subséquemment, les avantages ne sont par perçus à moins qu'un train ne soit pas entièrement composé de wagons possédant ces modifications, alors que seulement un wagon aux normes inférieures dans le train peut causer le reste à exploser. Aucune de ces citernes en question n'avait reçu les modifications de renforcement, telles que décrites ci-haut;
- 70. En présence de ces préoccupations actuelles, le U.S. NTSB émit des consignes de sécurité en mars 2012, pour tous les wagons DOT-111, ce qui incluait une recommandation selon laquelle tous les wagons-citernes utilisés pour le transport de l'éthanol et du pétrole brut devaient être renforcés pour les rendre plus résistants aux perforations et aux explosions, et que les citernes non-renforcées devaient complètement retirées. Ces recommandations soulignaient les dangers posés par le transport de quantités importantes d'éthanol et de pétrole brut par rail, et mentionnaient spécifiquement le volume accru de pétrole brut transporté hors de la région

de Bakken du Dakota du Nord, comme étant l'une des nombreuses justifications pour l'exigence de standards améliorés (Exhibit P-18). CP Rail savait, ou aurait dû être au courant de ces consignes de sécurité, et aurait dû s'assurer que les Gaz de Schiste ne fussent transportés au moyen des Tankers, ou alternativement que les Gaz de Schiste ne fussent transportés qu'au moyen de citernes ayant été renforcées d'une manière consistante avec les recommandations;

71. En dépit des préoccupations connues entourant l'usage de citernes non-renforcées pour le transport des gaz de schiste, tous les wagons-citernes impliqués dans le déraillement du train étaient des citernes DOT-111 plus vieilles et non-renforcées, demeurant ainsi hautement vulnérables à une rupture et explosion, dans l'éventualité d'un déraillement;
72. CP savait ou devait savoir que les citernes DOT-111 étaient susceptibles de rupture, et conséquemment n'auraient pas dû être utilisées pour le transport des gaz de schiste. CP Rail avait le devoir de s'assurer que les gaz de schiste ne fussent pas transportés au moyen des wagons-citernes, mais transportés de façon sécuritaire au moyen de citernes possédant les caractéristiques de sécurité et de renforcement, afin de limiter les risques dans l'éventualité d'un déraillement, telles les double-coques, les coques et boucliers plus épais, des écrans avant et arrière pour absorber l'impact des collisions, des gardes pour les raccords, et des valves réduisant la décharge rapide du contenu des citernes;

f) La décision de CP Rail d'ignorer les problèmes reliés à la locomotive défectueuse utilisée par MMA, de déplacer le train de la cour de triage de CP, et de le convoier à travers l'est du Québec jusqu'à Lac-Mégantic

73. Fait connu de CP Rail, le train fut transporté par CP Rail du Dakota du Nord à travers le nord des États-Unis, à travers le Canada et à travers Montréal durant une vague de chaleur particulièrement intense. La vague de chaleur rendit les gaz de schiste de Bakken encore plus volatils, causant l'ébullition de certains gaz durant le transport, ce qui causa une augmentation dramatique de la pression des gaz dans les wagons DOT-111. Cette pression élevée causa des émissions périodiques simultanées de gaz d'hydrocarbures et de sulfide d'hydrogène à bord des wagons-citernes. Ces émissions gazeuses apportèrent de plus amples et additionnels avertissements à CP Rail, de la volatilité unisutée du contenu des 72 wagons DOT-111, dans ces conditions météorologiques sévères;
74. Les employés de CP Rail, soit ignorèrent le fait que les wagons-citernes laissaient échapper des gaz volatils durant le périple de plus de 2,700 kilomètres, du Dakota du Nord jusqu'à Montréal, ou ignorèrent consciemment

le danger imminent causé par des mesures de sécurité inadéquates. De la même manière, les employés de MMA et les employés de la cour de triage de CP Rail à Côte Saint-Luc négligèrent d'entreprendre une quelconque, ou de suffisantes analyses afin de déterminer la volatilité extrême des liquides de pétrole brut de Bakken Bakken, et des gaz transportés par MMA sur le train, les 5 et 6 Juillet 2013 à Lac-Mégantic, Québec;

75. CP Rail assembla l'unité du train MMA dans sa cour de triage de Montréal à Côte Saint-Luc. En ce faisant, les employés de CP Rail négligèrent d'entreprendre les mesures nécessaires afin de s'assurer que les gaz de schiste transportés par MMA fussent identifiés correctement et transportés de façon sécuritaire;
76. Comme conséquence de l'action et/ou de l'inaction de CP Rail, telle que décrite ci-dessus, le Déraillement du Train se produisit;

IV. LES FAUTES DE L'INTIMÉE CP-RAIL

77. CP Rail avait le devoir envers les Représentants des Requérants/Plaignants et les Membres du Groupe, de se conformer aux règles de conduite, d'usage et de loi, afin d'assurer le transport sécuritaire des Gaz de Schiste, et l'opération sécuritaire du Train;
78. CP Rail avait le devoir envers les Représentants des Requérants/Plaignants et les Membres du Groupe, d'exercer un soin raisonnable dans leur détermination des méthodes, de la voie ferrée, de l'opérateur de voie, et des citernes utilisées pour la livraison des Gaz de Schiste, à partir du Dakota du Nord jusqu'au Nouveau-Brunswick, et d'exercer un soin raisonnable dans la livraison matérielle et physique des Gaz de Schiste, du Dakota du Nord jusqu'au Nouveau-Brunswick;
79. Le déraillement du train et les dommages et blessures subséquentes furent causés par les fautes de CP Rail elles-mêmes, de même que, de leurs agents et servants, pour lesquelles actions, omissions et négligences en sont responsables, en particulier celles incluant, mais n'étant pas limitées à:
 - a) quoiqu'elle était familière avec la voie, de même que son propriétaire précédent, et savait que c'était une voie désignée exemptée, elle établit quand même un accord de coentreprise avec MMAR, en dépit de son faible dossier en matière de sécurité, et de sa couverture d'assurance inadéquate;
 - b) elle faillit et/ou négligea d'engager un opérateur de rail qualifié qui aurait été solvable adéquatement, capitalisé et assuré dans l'éventualité qu'un tel incident se produise et que des dommages substantiels fussent requis d'être

payés aux représentants des requérants/plaignants et membres du groupe, incluant ceux tués et blessés, comme résultat du déraillement du train;

- c) elle faillit et/ou négligea de prendre un quelconque, ou tout soin raisonnable dans le but de s'assurer que les gaz de schiste fussent adéquatement et sécuritairement transportés;
- d) elle faillit et/ou négligea de prendre un quelconque ou tout soin raisonnable dans le but de s'assurer que les gaz de schiste fussent adéquatement identifiés et transportés en tant que matériel hasardeux;
- e) elle faillit et/ou négligea de prendre un quelconque ou tout soin raisonnable dans le but de s'assurer que les gaz de schiste ne fussent pas transportés dans des citernes DOT-111, et/ou qu'ils fussent seulement transportés dans des citernes DOT-111 dument renforcées afin d'assurer leur sécurité dans l'éventualité d'une collision;
- f) elle faillit et/ou négligea d'engager un opérateur de voie ferrée qualifié, possédant un bilan positif en matière de sécurité, dans le transport des gaz de schiste;
- g) elle faillit et/ou négligea d'engager un opérateur de voie ferée qualifié et sécuritaire qui aurait équipé ses trains du personnel approprié, afin d'en assurer la sécurité, et n'aurait pas laissé des trains transportant des matériaux dangereux et explosifs, sans surveillance;
- h) elle faillit et/ou négligea d'engager un opérateur de voie ferrée qualifié et sécuritaire, n'opérant des locomotives que dans un bon ordre de fonctionnement; à la place, elle établit un contrat avec MMAR qui possédait un dossier de sécurité médiocre, et dont les voies ferrées étaient considérées comme voies exemptées;
- i) elle avait le devoir d'utiliser un opérateur de voie ferrée qualifié et sécuritaire, se conformant aux standards réglementaires et acceptés de l'industrie, et qui maintenait un classement adéquat au niveau de l'industrie, en termes de sécurité;
- j) elle faillit et/ou négligea d'inspecter, ou d'inspecter adéquatement le train et son équipement, ou la voie ferrée avant d'établir un contrat avec MMAR, afin de transporter les gaz de schiste sur la voie appartenant à MMAR;
- k) elle faillit et/ou négligea d'identifier le risque de déraillement du train, dans les présentes circonstances, lorsqu'elle aurait du raisonnablement l'établir, elles faillirent et/ou négligèrent de prévenir qu'un tel accident ne se produise;

- l) elle permet donc l'existence de cette situation dangereuse, quand, par l'usage d'un effort raisonnable, elle aurait pu prévenir le déraillement du train et/ou limiter l'étendue des dommages;

V. LES FAUTES DES INTIMÉS MMA CANADA ET THOMAS HARDING

- 79.1. MMA Canada avait une obligation de diligence envers les membres du groupe, afin de s'assurer que les gaz de schiste de Bakken fussent transportés de façon sécuritaire. Ceci inclut l'étiquetage approprié des gaz de schiste de Bakken, transportés par un opérateur de rail sécuritaire et digne de confiance, et transportés au moyen de wagons-citernes adéquats;
- 79.2. MMA Canada transporta des matériaux hasardeux sur des voies "exemptées" et/ou sur des voies en mauvais état, tombées en délabrement, avec un seul ingénieur (l'Intimé Harding), qui faillit à appliquer les freins proprement;
- 79.3. MMA Canada avait le pire dossier en matière de sécurité d'opérateur ferroviaire en Amérique du Nord. En dépit de cela, les entités MMA s'engagèrent néanmoins dans une variété de mesures de réduction des coûts, au détriment de la sécurité humaine. En d'autres mots, MMA Canada faillit de s'assurer que les gaz de chiste de Bakken fussent transportés de manière sécuritaire, et ainsi, contrevenait à son obligation envers les membres du groupe;
- 79.4. Le déraillement du train, et les dommages et blessures subséquentes furent causés par les fautes de MMA Canada et Thomas Harding elles-mêmes, de même que, de leurs agents et servants, pour lesquelles actions, omissions ou négligence en sont responsables, en particulier celles incluant, mais n'étant pas limitées à:
- a) ils faillirent et/ou négligèrent de prendre un quelconque, ou tout soin raisonnable afin de s'assurer que le Train fut garé de façon sécuritaire, pour la nuit du 5 Juillet 2013;
 - b) ils faillirent et/ou négligèrent d'inspecter ou d'inspecter adéquatement le train et son équipement, avant de le laisser sans surveillance, le 5 Juillet 2013;
 - c) ils faillirent et/ou négligèrent d'activer ou de sécuriser un nombre adéquat de freins manuels du train, dans l'ensemble avant et après le feu, aux environs de 23h30, le 5 Juillet 2013;

- d) ils faillirent et/ou négligèrent de garder, ou de maintenir le train dans un état de fonctionnement mécanique approprié, de cela propice à un usage sécuritaire;
- e) ils faillirent et/ou négligèrent de prendre des mesures de sécurité appropriées, à la suite du feu;
- f) ils faillirent et/ou négligèrent de s'assurer qu'un ingénieur de train qualifié, ou tout autre personnel qualifié, inspecte le train à la suite du feu;
- g) ils faillirent et/ou négligèrent de contacter l'Intimé Harding à la suite du feu, pour l'informer qu'un feu s'était produit, et que le moteur du train avait été éteint et/ou que les freins à air du train n'étaient plus opérationnels;
- h) ils faillirent et/ou négligèrent de s'assurer que le train reste sous surveillance en tout temps, pendant et suivant le feu, dans la soirée du 5 Juillet 2013;
- i) ils faillirent et/ou négligèrent d'implémenter et/ou d'adhérer à des protocoles de sécurité appropriés et adéquats, devant être suivis dans des situations d'urgence;
- j) ils faillirent et/ou négligèrent de former adéquatement et/ou de surveiller leurs employés dans l'application des protocoles de sécurité durant les situations d'urgence;
- k) ils faillirent et/ou négligèrent de considérer et/ou ignorèrent consciemment les dangers impliquant le fait de laisser le train sur une pente et sur la voie ferrée principale, sans surveillance, pour une période de temps prolongée;
- l) ils faillirent et/ou négligèrent d'identifier et/ou ignorèrent consciemment le risque de déraillement du train, alors qu'ils auraient dû s'en préoccuper raisonnablement, et ils faillirent et/ou négligèrent de prendre des mesures afin d'éviter qu'un tel incident ne se produise;
- m) ils faillirent et/ou négligèrent de promouvoir, d'implémenter et d'appliquer les règles et réglementations, se rapportant à l'opération sécuritaire du train;

- n) ils ont engagé des employés et servants incompetents, et sont alors tenus responsables pour les actes, omissions et negligences de ces derniers, sur la base du principe *respondiat superior*,
- o) ils permirent à des employés incompetents, dont les facultés d'observation, de jugement et de perception furent inadéquates, d'opérer le train;
- p) ils causèrent et/ou permirent que le train soit opéré par un seul conducteur, malgré le fait qu'ils savaient ou qu'ils auraient du savoir que d'avoir au moins deux (2) conducteurs à bord, constituait la pratique sécuritaire commune adoptée par l'industrie;
- q) ils permirent à une personne d'opérer le train, qui faillit et/ou négligea de reconnaître une situation dangereuse, et faillit et/ou négligea de prendre les mesures appropriées afin de la prévenir;
- r) ils faillirent et/ou négligèrent de former et d'éduquer leurs agents et/ou employés sur la manière sécuritaire à opérer le train, et des mesures appropriées à prendre à la suite d'un feu;
- s) ils permirent à une situation dangereuse d'exister, lorsque, au moyen de l'usage d'un effort raisonnable, ils auraient pu prévenir le déraillement du train et/ou tout au moins limiter l'étendue des dommages résultants;
- t) ils ont convenu de transporter des matériaux hasardeux et explosifs d'une façon complètement inadéquate et insécuritaire, et de ce fait, faillirent à assurer la sécurité du public;
- u) MMA Canada s'autorisa à opérer sans capitalisation adéquate, incluant le maintien d'un capital adéquat et d'une couverture d'assurance-responsabilité adéquate, dans l'éventualité qu'un tel accident ne se produise et que des dommages dussent alors être payés;

VI. LA SITUATION DES REPRÉSENTANTS DES REQUÉRANTS

Le Requéant Ouellet

- 80. Le Requéant Ouellet réside au 4282 Rue Mauger à Lac-Mégantic, Québec;
- 81. Le Requéant Ouellet a subi plusieurs pertes graves en raison du déraillement du train incluant, mais n'étant pas limitées à la mort de sa partenaire, Diane

Bizier. À ce moment, ils avaient entretenu une relation sérieuse durant une période de cinq (5) ans;

82. Le lieu de travail du requérant Ouellet, en l'occurrence une usine, fut fermé pendant trois (3) jours à la suite du déraillement, résultant en la perte de nombreuses heures de travail et de revenus;
83. Par ailleurs, le requérant Ouellet prit un congé de travail d'une (1) semaine, en raison d'un stress accablant, d'anxiété et de profonde tristesse;
84. Comme résultat de la mort de sa partenaire, le requérant Ouellet a également souffert d'une perte de support, d'un manque de compagnie et de consortium;
85. Les dommages du requérant Ouellet, sont la conséquence directe de, et intimement liés à la conduite de CP Rail;
86. En conséquence de ce qui précède, le requérant Ouellet est légitimé dans sa réclamation de dommages;

Le Requérant Jacques

87. Le Requérant Jacques résidait auparavant au 5142, Boulevard des Vétérans, Lac-Mégantic, Québec, domicilié en face du Parc des Vétérans à Lac-Mégantic;
88. Le Requérant Jacques et sa femme s'enfuirent de leur maison quelques minutes seulement avant que l'explosion dans leur cour, d'une conduite d'égoût pluvial remplie d'essence, ne détruise à la fois sa maison et son commerce;
89. Si le requérant Jacques et sa femme ne s'étaient pas enfuis comme ils le firent, ils seraient sûrement décédés dans leur domicile, subissant le même sort que plusieurs de leurs voisins;
90. La maison du requérant Jacques était une maison patrimoniale d'une grande valeur historique, culturelle, et de grande valeur personnelle, en plus de sa valeur immobilière commerciale significative, et demeure irremplaçable;
91. La maison du requérant Jacques constituait également sa place d'affaires;
92. À la suite du déraillement du train, Le requérant Jacques a subi de nombreux dommages, incluant mais n'étant pas limités à: la perte de sa demeure, la perte de sa place d'affaires, la perte de ses biens meubles et la perte de tous

ses effets personnels et d'affaires, lesquels furent détruits à la suite de l'explosion de sa maison;

93. Le requérant Jacques a également souffert d'importants dommages émotifs résultant de la tragédie, incluant la perte de plusieurs amis et voisins, et la perte de son sentiment de sécurité;
94. Les dommages subis par le requérant Jacques, sont la conséquence directe de, et intimement liés à la conduite de CP Rail;
95. En conséquence de ce qui précède, le requérant Jacques est légitimé dans sa réclamation de dommages;

Le Requérant Parent

96. Le requérant Parent résidait auparavant au 5060 Boulevard des Vétérans à Lac-Mégantic, Québec;
97. La nuit du déraillement du train, le requérant Parent et sa femme furent en mesure d'échapper aux explosions et au feu, profitant de la sécurité de leur voiture; toutefois, leur domicile, place d'affaires, meubles et effets personnels furent complètement détruits lors du déraillement du train, des explosions subséquentes et du feu, alors que les pompiers ont dû démolir sa maison pour empêcher le feu de se répandre;
98. La demeure du requérant Parent constituait également sa place d'affaires;
99. À la suite du déraillement du Train, le requérant Parent a subi des dommages importants, incluant la perte de sa maison et de ses effets personnels, la perte de son entreprise et lieu de travail, et des pertes économiques y étant reliées;
100. Le requérant Parent a également souffert de dommages émotionnels significatifs résultants de la tragédie, incluant la perte de plusieurs amis et voisins, et la perte de son sentiment de sécurité;
101. Les dommages subis par le requérant Parent sont la conséquence directe de, et intimement liés à la conduite de CP Rail;
102. En conséquence de ce qui précède, le requérant Parent est légitimé dans sa réclamation de dommages;

VII. LES DOMMAGES

103. Chaque membre du groupe résidant, possédant, ou louant une propriété dans, ou étaient physiquement présents à Lac-Mégantic, Québec, ont souffert d'une perte de quelque nature que ce soit, résultant directement ou indirectement du déraillement du Train;

104. Chaque membre du groupe est légitimé dans sa réclamation de l'une ou plusieurs des conditions suivantes, comme dommages:

a. pour blessures physiques ou mort, les individus ou leurs ayants droits, peuvent réclamer au moins un ou des éléments de la liste non-exhaustive ci-dessous, nommément:

- i. la douleur et souffrance, incluant les blessures physiques, choc nerveux ou détresse psychologique;
- ii. la perte de jouissance de la vie;
- iii. les pertes de revenus passés et futurs;
- iv. les dépenses médicales passées et futures, lesquelles ne sont pas couvertes par l'assurance-maladie;
- v. les dommages à la propriété; et/ou
- vi. toute autre perte pécuniaire;

b. Les individus n'ayant pas subi de préjudices physiques, peuvent réclamer au moins un ou plusieurs éléments, de la liste non-exhaustive ci-dessous, nommément:

- i. la détresse psychologique;
- ii. les dépenses encourues;
- iii. les pertes de revenus;
- iv. les dépenses encourues pour mesures préventives de santé qui n'étaient pas couvertes par l'assurance-maladie;
- v. l'inconvenance;
- vi. la perte de biens, meubles ou immeubles;
- vii. les dommages à la propriété entraînant remplacement et/ou réparations ;
- viii. la dépréciation de biens immobiliers; et/ou
- ix. toute autre perte pécuniaire;

c. Les membres de la famille de ceux qui sont décédés, ou furent blessés physiquement, peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments de la liste non-exhaustive ci-dessous, nommément:

- i. les dépenses raisonnablement encourues au bénéfice d'une personne qui fut blessée, ou est décédée;
- ii. les frais funéraires encourus;

- iii. les frais de déplacement encourus lors de la visite d'une personne blessée, durant son traitement ou rétablissement;
- iv. les pertes de revenus, ou valeur pécuniaire des services prodigués, ayant résulté de la(les) blessure(s), le membre de la famille chargé de la dispensation des soins infirmiers, de l'entretien ménager ou autres services pour la personne blessée; et
- v. une somme compensatoire pour la perte de conseil, de soins et de compagnonnage, que le membre de la famille aurait pu raisonnablement s'attendre à recevoir de la personne, si la blessure ou le décès n'étaient pas survenu; et/ou
- vi. toute autre perte pécuniaire;

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

- i. La perte de biens meubles ou immeubles;
- ii. les dommages matériels entraînant le remplacement ou la réparation;
- iii. les pertes de revenus, gains ou profits;
- iv. la dépréciation des biens immobiliers; et/ou
- v. toute autre perte pécuniaire;

105. Tous les dommages aux membres du groupe sont une conséquence directe et immédiate des fautes des Intimées et/ou de la négligence des Intimées;

POUR CES RAISONS, PLAISE À CETTE HONORABLE COUR DE:

ACCUEILLIR le recours collectif des représentants des requérants, et de chacun des membres du groupe;

DÉCLARER les intimés CP Rail, MMA Canada et Thomas Harding, responsables pour les dommages subis par les Représentants des Requérants, et de chacun des membres du groupe;

CONDAMNER les Intimés CP Rail, MMA Canada et Thomas Harding à verser à chaque membre du groupe une somme à être déterminée, en compensation pour les dommages subis, et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

(...)

CONDAMNER les intimés CP Rail, MMA Canada et Thomas Harding à payer intérêts et indemnités additionnelles sur les sommes mentionnées ci-haut,

selon la loi, à partir du 15 Juillet 2013, date de production de la requête autorisant le recours collectif;

ORDONNER aux intimés CP Rail, MMA Canada et Thomas Harding de déposer au greffe de cette cour, la totalité des sommes faisant partie du recouvrement collectif, avec intérêts et frais;

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

CONDAMNER les Intimées CP Rail, MMA Canada et Thomas Harding à payer les coûts de la présente action, y compris les frais d'expertise et les frais d'avis de publication;

RENDRE toute autre ordonnance que cette Honorable Cour pourra déterminer, et qui est dans l'intérêt des membres du groupe ;

Lac-Mégantic, le 13 Janvier 2017



DANIEL E. LAROCHELLE I.I.B.
AVOCAT INC.

Par: Me Daniel E. Larochelle
Avocat pour les représentants
des requérants

DANIEL E. LAROCHELLE L.L.B. AVOCAT INC.

201-4050, rue Laval

Lac-Mégantic (Québec), G6B 1B1

Téléphone: (819) 583-5686

Télécopieur. (819) 583-5959

Courriel: daniellarochelle@axion.ca

Montreal, le 13 Janvier 2017



CONSUMER LAW GROUP INC.

Par: Me Jeff Orenstein
Avocat pour les représentants
des requérants

CONSUMER LAW GROUP INC.

1030 rue Berri, Suite 102
Montréal, Québec, H2L 4C3
Téléphone: (514) 266-7863
Télécopieur:(514)868-9690
Courriel :jorenstein@clg.org

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

NO: 480-06-000001-132

(Recours Collectif)
COUR SUPÉRIEURE

GUY OUELLET

et

SERGE JACQUES

et

LOUIS-SERGES PARENT

Requérants

C.-

**MONTREAL, MAINE &
ATLANTIC CANADA COMPANY,**

et

THOMAS HARDING

et

**CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE**

Intimés

AVIS DE COMMUNICATION DES PIÈCES

VEUILLEZ NOTER que les représentants des requérants ont déposé les pièces suivantes :

- P-1: Copie d'un article graphique du National Post, intitulé "The Night a Train Destroyed a Town";
- P-2: Copie de la correspondance de la Federal Railroad Administration, à l'American Petroleum Institute, datée du 29 Juillet 2013;

- P-3: Copie d'un article de CTV News, ayant pour titre "Quebec Disaster: Oil shipments by rail have increased 28,000 per cent since 2009", datée du 7 Juillet, 2013;
- P-4: Copie du Cenovus Energy Inc. MSDS, datée du 2 Novembre, 2012;
- P-5: Copie du rapport Enbridge Pipelines Inc. MSDS datée du 8 Juin, 2011;
- P-6: Copie du Rail Safety Advisory Letter to Transport Canada from the TSBC, datée du 11 Septembre, 2013;
- P-7: Copie du "Power-Point presentation prepared by Irving Oil with respect to issues of quality control in crude oil transported by rail" ;
- P-8: Copie de l' Order Accepting Tariff Filing by the U.S. Federal Energy Regulatory Commission ("FERC"), datée du 6 Juin, 2013;
- P-9: Copie d'un article du Globe and Mail, intitulé "Blast probe turns to oil composition", datée du 19 Juillet, 2013;
- P-10: Copie du Communiqué de Presse de Montreal, Maine and Atlantic Railway, intitulé "Derailment in Lac-Mégantic, Quebec" datée du 6 Juillet, 2013;
- P-11: Copie d'un article du Wall Street Journal intitulé "Brakes Cited in Quebec Wreck", datée du 10 Juillet, 2013;
- P-12: Copie d'un article du National Post, intitulé "Death Toll Rises to 13 with Dozens More Still Missing", datée du 9 Juillet, 2013;
- P-13 : Copie de la Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition, datée du 11 Décembre 2013;
- P-14: Copy de l'Exhibit CP-7, the Bill of Lading for unit Train 282, du CP;
- P-15: Copie de l'Interchange Trackage Rights Agreement, datée du 8 Janvier 2003, produite comme pièce JC-2 au contre-interrogatoire de James Clements;
- P-16: Copie du Rapport de Transportation Safety Board of Canada's Rail Investigation, intitulé "Railway investigation R13D0054" datée du 12 Juillet 2013, et Copie d'un article du Globe and Mail intitulé "Police signal there are sufficient grounds for charges in Lac-Mégantic", datée du 9 Juillet 2013, *en liasse*;

- P-17: Copie d'un article du Wall Street Journal, intitulé "Runaway Quebec Train's Owner Battled Safety Issues", datée du 9 Juillet, 2013;
- P-18: Copie de l'U.S. NTSB Safety Recommendation, datée du 2 Mars, 2012;
- P-19: Copie du TSBC Railway Occurrence Report, datée du 30 Janvier, 1994;
- P-20: Copie du TSBC Railway Occurrence Report, datée du 17 Octobre, 1994;
- P-21: Copie du TSBC Railway Occurrence Report, datée du 21 Janvier, 1995;
- P-22: Copie TSBC Railway Investigation Report, datée du 27 Août 1999;
- P-23: Copie du TSBC Railway Investigation Report, datée du 2 Mai 2005;
- P-24: Copie de la diapositive 14 de la présentation PowerPoint, préparée pour la Canadian Crude Quality Technical Association workshop on Vapour Pressure, tenue à Edmonton les 5 et 6 Février, 2013;
- P-25: Copie du Transportation Safety Board of Canada's (TSB) Railway Investigation Report R13D0054;
- P-26: Liste des interventions de TC à l'égard de MMA Canada;
- P-27: Copie de l'article de The Gazette intitulé "Railway companies cutting back crew", datée du 10 Juillet, 2013;
- P-28: Copie d'un article du journal The Star intitulé "Lac Megantic: Railway's history of cost-cutting", datée du 11 Juillet, 2013.

Lac-Mégantic, le 13 Janvier 2017



ME DANIEL E. LAROCHELLE

Avocat pour les Représentants
Des Requérants

DANIEL E. LAROCHELLE LL.B.
201-4050, rue Laval

Lac-Mégantic (Québec), G6B 1B1
Téléphone: (819) 583-5686
Telecopieur: (819) 583-5959
Courriel: daniellarochelle@axion.ca

Montréal, January 13, 2017



CONSUMER LAW GROUP INC.
Par: Me Jeff Orenstein

Avocat pour les Représentants
Des Requérants

CONSUMER LAW GROUP INC.

1030 rue Berri, Suite 102
Montréal, Québec, H2L 4C3
Téléphone: (514) 266-7863
Télécopieur: (514) 868-9690
Courriel: jorenstein@clg.org

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

N°: 480-06-00001-132

(Recours Collectif)
COUR SUPÉRIEURE
DISTRICT DE MÉGANTIC

GUY OUELLET ET ALS.
Requérants

c.

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE ET ALS.**
Intimés

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE AMENDÉE
(Art. 141 C.C.P. et suivants)

ORIGINAL

Me Daniel E. Larochelle
DANIEL E. LAROCHELLE LLB AVOCAT INC.
201-4050, rue Laval
Lac-Mégantic (Québec), G6B 1B1
Téléphone: (819) 583-5683
Télécopieur: (819) 583-5959
Courriel: daniellarochelle@axion.ca
AQ 1602

Me Jeff Orenstein
CONSUMER LAW GROUP INC.
1030 rue Berri, Suite 102
Montréal, Québec, H2L 4C3
Téléphone: (514) 266-7863 ext. 2
Télécopieur: (514) 868-9690
Courriel: jorenstein@clg.org
BC 4013
