

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ST-FRANÇOIS

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre commerciale)

Siégeant comme tribunal désigné en vertu de la
*Loi sur les arrangements avec les créanciers des
compagnies*, L.R.C., chap. C-36, tel qu'amendée;

N° de dossier : 450-11-000167-134

Dans l'affaire de l'arrangement de:

MONTRÉAL, MAINE & ATLANTIQUE
CANADA INC.

Débitrice

et

RICHTER GROUPE CONSEIL INC.

Contrôleur

et

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Requérante

DEMANDE POUR OBTENIR LA LEVÉE DE LA SUSPENSION DES PROCÉDURES
Articles 11 et s. *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*

AU JUGE GAÉTAN DUMAS DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÉGEANT EN CHAMBRE
COMMERCIALE DANS ET POUR LE DISTRICT DE ST-FRANÇOIS, LA
REQUÉRANTE EXPOSE CE QUI SUIT :

1. La débitrice s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* le 8 août 2013, date à laquelle une ordonnance initiale a été rendue, tel qu'il appert du dossier de la Cour;
2. Aux termes de l'ordonnance initiale, le contrôleur a été désigné pour surveiller l'exploitation de la débitrice et ses affaires financières à titre d'officier de la Cour;
3. L'ordonnance initiale prévoit, aux paragraphes 7 et 15, qu'aucune procédure ni aucune mesure d'exécution devant toute cour ou tout tribunal ne peuvent être introduites ou continuées à l'encontre de la débitrice (la « suspension des procédures ») sans l'autorisation préalable de cette Cour;

4. À de multiples reprises, la suspension des procédures a été prorogée, tel qu'il appert du dossier de la Cour;
5. En date de la présente, la suspension des procédures vaut jusqu'au 30 juin 2017;
6. La requérante demande la levée de la suspension des procédures afin d'assigner la débitrice à titre de défenderesse dans un recours en dommages, pour les motifs énoncés ci-après;

LE RECOURS CIVIL

7. Le 2 septembre 2015, la requérante a signifié à Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique («CP») un recours en réparation du préjudice causé par l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, dans le dossier de la Cour supérieure portant le numéro 480-17-000070-159, tel qu'il appert de ce recours, **pièce R-1**;
8. Après avoir été suspendu pour une certaine période, le recours civil sera réactivé dans les semaines qui viennent, notamment par la présentation, le 14 juillet 2017, d'une demande d'amendement qui vise principalement à ajouter certaines allégations contre le CP qui a fait opposition, tel qu'il appert du Premier amendement de la requête introductive d'instance, **pièce R-2**, et de la Demande en modification de la Demande introductive d'instance, **pièce R-3**;
9. Lorsque la demande d'amendement aura été décidée, la requérante et le CP devront convenir d'un protocole de l'instance;
10. Il sera alors important que toutes les parties qui sont ou devraient être impliquées aux procédures puissent participer à l'élaboration du protocole;

LEVÉE DE LA SUSPENSION

11. Lorsque la requérante a intenté son recours civil contre CP, elle n'a pas appelé la débitrice en justice pour répondre de ses fautes vu la suspension des procédures;
12. Le Plan d'arrangement, effectif depuis le 22 décembre 2015, prévoit que la débitrice n'est pas une partie quittancée;
13. La requérante a intérêt à obtenir la levée de la suspension de manière à faire avancer le recours civil avec l'ensemble des parties impliquées, de façon à favoriser une solution complète du litige;
14. La requérante a également intérêt à pouvoir invoquer, contre la débitrice, tous les moyens procéduraux à la disposition d'une partie pour mener à bien un procès, y compris le droit d'interroger et de forcer la production de documents pertinents au litige;


15. Il n'existe, par ailleurs, aucun motif pour justifier le maintien de la suspension des procédures à l'égard de la débitrice;
16. Les procureurs du CP dans le recours civil n'ont pas d'objection à ce qu'une ordonnance prononçant la levée de la suspension des procédures soit rendue en l'instance, tel qu'il appert d'un échange courriel entre procureurs des 25 et 27 avril 2017, **pièce R-4**;
17. La Cour a déjà autorisé la levée de la suspension des procédures à la demande des parties dans l'action collective instituée devant la Cour supérieure sous le numéro 480-06-000001-132, tel qu'il appert d'une lettre de Me Alain Riendeau du 28 avril 2016, **pièce R-5**, et de l'ordonnance de cette Cour rendue le 30 mai 2016 jointe pour fin de référence comme **pièce R-6**;
18. Si l'ordonnance demandée est prononcée, la requérante notifiera à la débitrice une demande en justice dont les allégations, essentiellement, seront telles que présentées dans le projet de la Deuxième modification de la requête introductive d'instance, **pièce R-7**;
19. La requérante subirait un préjudice sérieux si elle ne pouvait pas assigner la débitrice à ce moment opportun compte tenu du déroulement du recours civil.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

LEVER la suspension des procédures prononcée en faveur de la Montréal, Maine & Atlantique Canada Cie pour permettre à la Procureure générale du Québec de l'assigner comme défenderesse dans le recours portant le numéro 480-17-000070-159;

LE TOUT sans frais sauf en cas de contestation.

Montréal, le 3 mai 2017



Bernard Roy (Justice-Québec)

(Me Louise Comtois)

Avocats de la requérante

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

DÉCLARATION SOUS SERMENT
(Art. 106 C.p.c.)


Je soussignée, Louise Comtois, avocate, à l'emploi du ministère de la Justice du Québec, Direction du contentieux, Bernard, Roy (Justice-Québec), exerçant ma profession au 1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00, Montréal (Québec) H2Y 1B6, affirme solennellement ce qui suit :


1. Je suis l'avocate de la Procureure générale du Québec dans la demande pour obtenir la levée de la suspension des procédures;
2. Tous les faits allégués dans cette demande sont vrais.

ET J'AI SIGNÉ :


Louise Comtois, avocate

Affirmé solennellement devant moi
à Montréal, le 3 mai 2017.


Commissaire à l'assermentation
pour le Québec



AVIS DE PRÉSENTATION

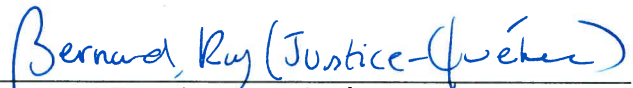
À : LISTE DE SIGNIFICATION

PRENEZ AVIS que la présente *Demande pour obtenir la levée de la suspension des procédures* sera présentée pour adjudication devant monsieur le juge Gaétan Dumas de la Cour supérieure, district de St-François, en chambre et sans audition, à moins qu'une partie intéressée avise la Liste de signification au plus tard le 5 mai 2017, avant 16h00, qu'elle entend contester la Demande.

Dans ce cas, la Demande sera entendue au Palais de justice de Sherbrooke, sis au 375, rue King Ouest, le 9 mai 2017 à 10h00, salle 1.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

Montréal, le 3 mai 2017



Bernard Roy (Justice-Québec)

(Me Louise Comtois)

Avocats de la requérante

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

PIÈCE R-1

CANADA

COUR SUPÉRIEURE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ~~ST-FRANÇOIS~~
MÉGANTIC

N°: 480-17-000070-159

PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC, ayant une place d'affaires au
1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00,
Montréal, Québec, H2Y 1B6, district de
Montréal

Demanderesse

c.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE, personne
morale légalement constituée, ayant
une place d'affaires au 400-1100,
avenue des Canadiens-de-Montréal,
Montréal, Québec, H3B 2S2, district de
Montréal

Défenderesse

REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

AU SOUTIEN DE SA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE, LA DEMANDERESSE
EXPOSE CE QUI SUIT :

La catastrophe du 6 juillet 2013

1. Le 6 juillet 2013, un train de marchandise de la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway Limited (MMAR), constitué de 72 wagons-citernes transportant du pétrole brut, de 2 wagons et d'un groupe de traction, a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic.
2. Ce train, laissé sans surveillance aux abords de la municipalité de Nantes par le seul employé de la compagnie Montreal, Maine & Atlantique Co. (MMAC) qui en avait la charge, s'est mis en marche sur une longueur de plus de 10 kilomètres, à une vitesse atteignant 100 kilomètres à l'heure, et s'est fracassé en plein cœur de Lac-Mégantic.
3. Le déraillement a causé des incendies, des explosions et la destruction de nombreux édifices et véhicules, qui ont entraîné la mort de 47 personnes.

4. Des milliers de personnes ont dû être évacuées.
5. Environ 6 millions de litres de pétrole brut se sont déversés, causant d'importantes contaminations aux installations sanitaires, au réseau d'égouts pluvial, au sol, à la rivière Chaudière et au lac Mégantic.
6. Dès les premières heures qui ont suivi le déraillement, le gouvernement du Québec est intervenu pour assurer la sécurité des personnes et leur porter secours, et tenter d'évaluer la gravité des dommages environnementaux et des dommages aux biens.
7. Depuis lors, le gouvernement du Québec est intervenu, aux lieu et place des personnes responsables de l'accident, pour réparer les nombreux dommages causés par le déraillement.
8. Selon les plus récentes données disponibles, la tragédie de Lac-Mégantic se résume comme suit :
 - 47 personnes sont décédées;
 - 63 wagons-citernes transportant du pétrole brut léger ont déraillé;
 - 2000 personnes ont été évacuées;
 - 169 personnes n'avaient pas pu réintégrer leur domicile un an plus tard;
 - 142 personnes ont été relogées de façon permanente;
 - 27 personnes ont été relogées de façon temporaire;
 - Une superficie d'environ 5,7 hectares du centre-ville de Lac-Mégantic a été complètement incendiée;
 - 44 bâtiments qui abritaient 5 résidences, 60 appartements et 35 commerces ont été détruits;
 - Environ 6 000 000 de litres de pétrole brut ont été déversés dans l'environnement;
 - 78 046 726 litres d'eau huileuse ont été récupérés du lac Mégantic alors que 43 200 litres d'eau huileuse ont été extirpés de la rivière Chaudière;
 - 740 000 litres de pétrole brut léger des wagons-citernes accidentés ont été récupérés;
 - Environ 280 000 tonnes métriques de sols contaminés ont été excavées pour être traitées.
9. Par la présente requête, la demanderesse demande réparation pour le préjudice que l'accident a causé au gouvernement du Québec.
10. La demanderesse est d'avis que le droit québécois de la responsabilité civile et le délai de prescription de trois ans s'appliquent en l'instance, au sens de l'article 3126 du *Code civil du Québec*.
11. La présente requête est instituée dans les deux ans de l'accident dans le seul but de faire échec à l'argument que pourrait faire valoir la défenderesse selon lequel un autre délai de prescription devrait s'appliquer en l'instance.

Les compagnies MMAR et MMAC et la suspension des procédures

12. Il est incontestable que les compagnies MMAR et MMAC, de même que leurs dirigeants et employés, ont commis de nombreuses fautes qui ont causé ou contribué à causer la survenance du tragique accident du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
13. La demanderesse ne peut toutefois pas appeler ces personnes en justice pour répondre de leurs fautes parce qu'elles bénéficient d'une suspension des recours à leur encontre depuis le 8 août 2013, par l'effet d'une Ordonnance initiale qui a été rendue par la Cour supérieure à leur demande dans un dossier institué en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LRC, chapitre C-36, LACC), tel qu'il appert plus amplement du dossier judiciaire portant le numéro 450-11-000167-134 et particulièrement de l'Ordonnance initiale du 8 août 2013 et du jugement du juge Martin Castonguay du 21 août 2013, pièce P-1.
14. La suspension vaut, en date de la présente, jusqu'au 29 décembre 2015.
15. N'eut été de cette suspension, la présente requête en dommages-intérêts aurait visé MMAC, MMAR et certains de leurs dirigeants et employés.

Les assureurs de MMAC et MMAR et la suspension des procédures

16. Dans le cadre des procédures sous la LACC, les assureurs de MMAC et de MMAR, XL Insurance Company Limited et XL Group PC, ont demandé que la suspension des procédures soit également ordonnée à leur bénéfice, afin de permettre une distribution ordonnée de l'indemnité d'assurance, ce qui leur a été accordé, tel qu'il appert de l'Ordonnance initiale et du jugement du juge Castonguay, pièce P-1.
17. N'eut été de cette suspension, la présente requête en dommages-intérêts aurait visé les assureurs XL Insurance Company Limited et XL Group PC.

Le Plan de transaction et d'arrangement de MMAC (Plan)

18. Le 13 juin 2014, le gouvernement du Québec a déposé une preuve de réclamation dans les procédures d'insolvabilité, pour une somme de 409 312 922,72 \$.
19. Le 9 juin 2015, le gouvernement du Québec a voté en faveur du Plan soumis par MMAC à ses créanciers en vertu de la LACC et a appuyé la requête en homologation de ce Plan lors de l'audience tenue devant le juge Gaétan Dumas le 17 juin 2015, tel qu'il appert du dossier judiciaire portant le numéro 450-11-000167-134 et particulièrement du Plan de transaction et d'arrangement déposé par MMAC, pièce P-2.

20. Si le Plan devient effectif, le gouvernement du Québec recevra un dividende du fonds d'indemnisation qui a été créé notamment avec le concours des tiers potentiellement responsables, à l'exception de la défenderesse Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP).

Les Ordonnances 628 et 628-A du MDDEFP

21. Le 29 juillet 2013, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (le ministre) a émis l'Ordonnance 628 à l'encontre de MMAC, MMAR et d'autres parties, en vertu de l'article 114.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, c. Q-2 (LQE), tel qu'il appert de cette Ordonnance 628, **pièce P-3**.
22. Le 14 août 2013, l'Ordonnance 628 a été modifiée par l'Ordonnance 628-A afin d'y ajouter, notamment, la défenderesse, tel qu'il appert de cette Ordonnance 628-A, **pièce P-4**.
23. Par ces Ordonnances, le ministre ordonne, notamment, aux parties visées d'enlever tous les contaminants émis, déposés, dégagés ou rejetés dans l'environnement à la suite de l'accident de train.
24. Ces Ordonnances sont contestées devant le Tribunal administratif du Québec par toutes les parties visées, dans les dossiers STE-M-215246-1308, STE-M-215274-1308, STE-M-215762-1309, STE-M-215766-1309 et STE-M-215812-1309.
25. Comme les parties visées aux Ordonnances n'ont effectué aucuns des travaux qu'elles étaient sommées de faire, sauf pour quelques travaux très limités réalisés par certaines, le ministre a fait effectuer les travaux requis, comme l'y autorise l'article 113 de la LQE.
26. Lorsque les Ordonnances auront été confirmées par le Tribunal administratif du Québec, le ministre entend réclamer, par avis de réclamation, les frais afférents aux travaux réalisés dans le cadre des Ordonnances qui sont évalués, en date de la présente, à une somme d'environ 191 millions de dollars.
27. Même si cette somme de 191 millions de dollars a été inclus dans la preuve de réclamation du gouvernement déposée dans les procédures sous la LACC et qu'il est également inclus dans la condamnation recherchée en l'instance, la demanderesse n'entend réclamer aucune double ou triple indemnisation.
28. D'ailleurs, dans l'éventualité où le Plan devenait effectif, aucune autre somme ne sera exigée des tiers potentiellement responsables ayant contribué au fonds d'indemnisation.
29. À l'égard des parties visées aux Ordonnances, pièces P-3 et P-4, la réclamation de 191 millions de dollars pour les frais environnementaux est faite *de bene esse*.

La responsabilité de la défenderesse

30. Les reproches formulés en l'instance à l'encontre de la défenderesse le sont en sus et sans préjudice à ce que le ministre plaide devant le Tribunal administratif du Québec, à savoir qu'au sens de la LQE, la défenderesse avait la garde ou le contrôle des contaminants qui ont été déversés à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013.
31. Au cours de la période de 2009 à 2013, le transport de pétrole brut par les compagnies ferroviaire canadiennes de catégorie 1, dont la défenderesse, a augmenté de 500 à 160 000 wagons complets par année;
32. Le 30 juin 2013, la défenderesse a pris possession de la cargaison de 79 wagons-citernes à New Town, Dakota du Nord, pour livraison aux raffineries de St-Jean, Nouveau-Brunswick.
33. La défenderesse savait ou aurait dû savoir que le pétrole brut provenant de la formation de Bakken dans le Dakota du Nord possède des caractéristiques particulières, à savoir qu'il s'agit d'un pétrole volatil, explosif et dangereux.
34. La détermination exacte des propriétés d'un produit dangereux est d'une importance capitale afin qu'il soit emballé dans un contenant approprié et que le bon matériel et les bonnes procédures soient utilisés lors de sa manutention, son chargement et son transport.
35. La défenderesse connaissait ou devait connaître les propriétés physiques du produit qu'elle a accepté de transporter à travers les États-Unis et le Canada, à savoir qu'il s'agissait d'un pétrole volatil, explosif et dangereux.
36. Or malgré cette connaissance, elle a omis de prendre les mesures nécessaires pour que le pétrole brut transporté ne cause pas de dommages aux personnes et aux biens, y compris l'environnement.
37. La défenderesse n'a fait aucune vérification ou validation de l'information qui lui a été fournie par les producteurs de pétrole brut, les vendeurs, les expéditeurs et les acheteurs.
38. Si elle avait vérifié et validé l'information, la défenderesse aurait pu constater que la documentation contenait des informations contradictoires et que des tests de classification n'avaient pas été réalisés dans certains cas.
39. À la lumière de ces constats, elle aurait dû prendre des arrangements différents pour le transport du produit dangereux.
40. Aussi, la défenderesse savait ou aurait dû savoir que les wagons-citernes utilisés pour le transport du pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic étaient inadéquats.

41. Les 63 wagons-citernes qui ont déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 répondaient tous à la spécification 111A100W1 du Department of Transportation des États-Unis (DOT-111) en vigueur de 1980 à 2012.
42. Plusieurs accidents impliquant des wagons-citernes DOT-111 ont mis en évidence leurs défauts de conception, tel qu'il appert d'un rapport du 2 mars 2012 du National Transportation Safety Board des États-Unis (NTSB), pièce P-5.
43. En réalité, ces défauts sont connus depuis au moins l'année 1991, tel qu'il appert de la recommandation de sécurité du NTSB du mois de juillet 1991, Pièce P-6.
44. Au Canada, les vices de conception des wagons-citernes de catégorie DOT-111 ont été identifiés comme facteurs contributeurs de plusieurs accidents dans des rapports d'accident du Bureau de la sécurité des Transports du Canada.
45. Or, la défenderesse a accepté de transporter le pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic dans des wagons-citernes de catégorie DOT-111, sans égard à la sécurité des personnes et des biens, y compris l'environnement.
46. La défenderesse ne peut simplement et seulement s'en remettre aux informations fournies par les producteurs, vendeurs, expéditeurs et acheteurs de pétrole brut pour déterminer les conditions dans lesquelles le transport ferroviaire d'un produit dangereux s'effectuera.
47. À l'égard des tiers qui subissent un dommage, dont la demanderesse, la défenderesse demeure responsable du fait dommageable du pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
48. Par ailleurs, en gérant de façon déficiente la sécurité qui doit entourer le produit dangereux qu'elle a accepté de transporter et de confier à MMAC, la défenderesse a notamment contribué de manière significative à l'augmentation des risques qui se sont matérialisés le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
49. Avant que MMAC et MMAR ne soient retenus comme transporteur de liaison, la défenderesse devait s'assurer que l'itinéraire choisi présentait toutes les garanties de sécurité, ce que la défenderesse n'a manifestement pas fait.
50. La défenderesse n'a fait aucune vérification quant à la sécurité des opérations de MMAC et de MMAR ou alors elle a cautionné le fait qu'un train de 72 wagons-citernes de catégorie DOT-111 contenant du pétrole brut volatil et explosif puisse être laissé sur une voie de circulation (et non sur une voie d'évitement) sans personne à bord.
51. La défenderesse savait ou aurait dû savoir que le choix du trajet et du transporteur de liaison, en l'occurrence le réseau ferroviaire de MMAC et MMAR, étaient inadéquats, en raison notamment de la désuétude de leur chemin de fer.

52. Si la défenderesse s'était enquis de la compétence de MMAC et MMAR à transporter le pétrole brut, elle aurait réalisé que :
- i) MMAC et MMAR n'étaient pas en mesure d'évaluer et de gérer les risques d'une manière appropriée dans les circonstances;
 - ii) leur système de gestion de la sécurité était déficient pour gérer des risques de l'ampleur de ceux inhérents au transport de produits dangereux comme le pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic;
 - iii) les membres de l'équipage ne comprenaient pas les règles de sécurité ou ne les respectaient pas;
 - iv) bref, la culture de sécurité au sein de MMAC et de MMAR ne pouvait faire autrement que d'entraîner, un jour ou l'autre, une catastrophe comme celle qui est survenue le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
53. Aussi, la défenderesse savait ou aurait dû savoir que MMAC était sous-assurée par rapport aux risques que représentaient les nombreux wagons-citernes de pétrole brut que la défenderesse lui confiait.
54. Les fautes de la défenderesse ont causé ou contribué à causer les importants dommages subis par le gouvernement du Québec en lien avec l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.

Les dommages subis par le gouvernement du Québec

55. Dans les heures et les mois qui ont suivi la catastrophe et encore aujourd'hui, les instances gouvernementales suivantes se sont mises à l'œuvre pour porter secours aux sinistrés, contenir et nettoyer la contamination, et réparer, somme toute, les dommages causés par l'accident:

Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP);
Ministère de la Sécurité publique (MSP);
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT);
Ministère des Finances et de l'Économie du Québec (MFEQ);
Sûreté du Québec (SQ);
Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS);
Ministère de la Justice du Québec (MJQ);
Ministère des Transports du Québec (MTQ);
Société d'habitation du Québec (SHQ);
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS);
Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS);
Centre de services partagés du Québec (CSPQ);
Bureau du Coroner;
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ);

Régie des rentes du Québec (RRQ);
Ministère de la Famille (MFA);
Agence du Revenu du Québec (ARQ);
Ministère des Ressources naturelles (MRN);
Ministère des Relations internationales et de la Francophonie (MRIF).

56. La demanderesse est ainsi en droit de réclamer, en réparation du préjudice subi découlant des fautes de la défenderesse, les dépenses engagées par le gouvernement du Québec, évaluées à la somme de 409 312 922,72 \$, à parfaire.
57. En effet, tel que déjà allégué, le MDDEFP a pris en charge les travaux de décontamination décrits aux Ordonnances 628 et 628-A, pièce P-3 et P-4, qui sont toujours en cours et évalués à environ 191 millions de dollars.
58. Aussi, le MSP a mis en place le Programme d'aide financière spécifique relatif à un accident ferroviaire survenu le 6 juillet 2013 dans la Ville de Lac-Mégantic en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la sécurité civile*, RLRQ, chapitre S-2.3 (le Programme).
59. En vertu de l'article 118 de cette Loi, le gouvernement du Québec est subrogé de plein droit, jusqu'à concurrence des sommes versées, dans les droits de toute personne qui bénéficie de ce Programme contre les tiers potentiellement responsables.
60. Le montant total de l'aide versée en vertu de ce Programme est évalué à environ 100 millions de dollars.
61. Par ailleurs, le MAMROT a fourni une aide à la Ville de Lac-Mégantic, notamment pour la reconstruction des infrastructures municipales et des bâtiments du centre-ville.
62. Le gouvernement du Québec est subrogé dans les droits de toute personne bénéficiant de cette aide, dont la somme pourrait atteindre 90 millions de dollars.
63. Les sommes additionnelles réclamées visent des dépenses de différents ministères et organismes en lien avec des dommages survenus à cause de l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
64. La demanderesse est en droit de réclamer à la défenderesse la totalité de la somme réclamée, à titre de débitrice solidaire de tous les autres tiers potentiellement responsables.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

CONDAMNER la défenderesse à payer à la demanderesse la somme de 409 312 922,72 \$, avec intérêt au taux légal, plus l'indemnité additionnelle prévue à la loi, depuis l'assignation;

LE TOUT, avec dépens.

Montréal, le 6 juillet 2015

Bernard, Roy (Justice-Québec)
Bernard, Roy (Justice Québec)
PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

COPIE CONFORME

Bernard, Roy (Justice-Québec)

AVIS À LA DÉFENDERESSE

Prenez avis que la demanderesse a déposé au greffe de la Cour Supérieure du district judiciaire de St-François la présente demande.

Pour répondre à cette demande, vous devez comparaître par écrit, personnellement ou par avocat, au Palais de justice de Lac-Mégantic, situé au 5400, rue Papineau, B 109, Lac-Mégantic (Québec) G6B 0B9 (Centre sportif), dans les 10 jours de la signification de la présente requête.

À défaut de comparaître dans ce délai, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai de 10 jours.

Si vous comparez, la demande sera présentée devant le tribunal le **3 novembre 2015**, à 9 heures, en salle B 108 du Palais de justice de Lac-Mégantic et le tribunal pourra, à cette date, exercer les pouvoirs nécessaires en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance ou procéder à l'audition de la cause, à moins que vous n'ayez convenu par écrit avec la demanderesse ou son avocat d'un calendrier des échéances à respecter en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance, lequel devra être déposé au greffe du tribunal.

Au soutien de sa requête introductive d'instance, la demanderesse dénonce les pièces suivantes :

- P-1: Ordonnance initiale du 8 août 2013 et jugement du juge Martin Castonguay du 21 août 2013 dans le dossier 450-11-000167-134;
- P-2: Plan de transaction et d'arrangement déposé par MMAC dans le dossier 450-11-000167-134;
- P-3: Ordonnance 628 du 29 juillet 2013 du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs;
- P-4: Ordonnance 628-A du 14 août 2013 du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs;
- P-5: Rapport du National Transportation Safety Board des Etats-Unis (NTSB) du 2 mars 2012;
- P-6: Recommandation de sécurité du National Transportation Safety Board (NTSB) du mois de juillet 1991.

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Demande de transfert relative à une petite créance

Si le montant qui vous est réclamé n'excède pas 15 000 \$, sans tenir compte des intérêts, et si, à titre de demandeur, vous aviez pu présenter une telle demande à la division des petites créances, vous pouvez obtenir du greffier que la demande soit traitée selon les règles prévues au Livre VIII du Code de procédure civile (L.R.Q., c. C-25). À défaut de présenter cette demande, vous pourrez être condamné à des frais supérieurs à ceux prévus au Livre VIII de ce code.

Montréal, le 6 juillet 2015

Bernard Roy (Justice Québec)
Bernard, Roy (Justice Québec)
PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

COPIE CONFORME

Bernard Roy (Justice Québec)

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ~~ST-FRANÇOIS~~
La Grande Rivière
COUR SUPÉRIEURE

N° : 480-17-000070-159

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Demanderesse

c.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE

Défenderesse

**REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE ET AVIS
A LA DEFENDERESSE**

Nature : Responsabilité et réclamation
Montant : 409 312 922,72 \$

Bernard, Roy (Justice - Québec)
Palais de Justice
1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00
Montréal (Québec) H2Y 1B6
Téléphone : 514 393-2336 poste 51615
Télécopieur : 514 873-7074
Code d'enregistrement : BB1721
N/Réf.: CM-2014-001842
Me Louise Comtois, Avocate

PIÈCE R-2

CANADA

COUR SUPÉRIEURE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

N° : 480-17-000070-159

PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC

Demanderesse

c.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE

Défenderesse

PREMIÈRE MODIFICATION DE LA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

AU SOUTIEN DE SA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE MODIFIÉE, LA
DEMANDERESSE EXPOSE CE QUI SUIT :

La catastrophe du 6 juillet 2013

1. Le 6 juillet 2013, un train de marchandise de la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway Limited (MMAR), constitué de 72 wagons-citernes transportant du pétrole brut (le «Pétrole brut»), de 2 wagons et d'un groupe de traction, a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic.
2. Ce train, laissé sans surveillance aux abords de la municipalité de Nantes par le seul employé de la compagnie Montreal, Maine & Atlantique Co. (MMAC) qui en avait la charge, s'est mis en marche sur une longueur de plus de 10 kilomètres, à une vitesse atteignant 100 kilomètres à l'heure, et s'est fracassé en plein cœur de Lac-Mégantic.
3. Le déraillement a causé des incendies, des explosions et la destruction de nombreux édifices et véhicules, qui ont entraîné la mort de 47 personnes.
4. Des milliers de personnes ont dû être évacuées.
5. Environ 6 millions de litres [...] du Pétrole brut se sont déversés, causant d'importantes contaminations aux installations sanitaires, au réseau d'égouts pluvial, au sol, à la rivière Chaudière et au lac Mégantic.

6. Dès les premières heures qui ont suivi le déraillement, le gouvernement du Québec est intervenu pour assurer la sécurité des personnes et leur porter secours, et tenter d'évaluer la gravité des dommages environnementaux et des dommages aux biens.
7. Depuis lors, le gouvernement du Québec est intervenu, aux lieu et place des personnes responsables de l'accident, pour réparer les nombreux dommages causés par le déraillement.
8. Selon les plus récentes données disponibles, la tragédie de Lac-Mégantic se résume comme suit :
 - 47 personnes sont décédées;
 - 63 wagons-citernes transportant du [...] Pétrole brut léger ont déraillé;
 - [...] 2981 personnes ont été évacuées;
 - 169 personnes n'avaient pas pu réintégrer leur domicile un an plus tard;
 - 142 personnes ont été relogées de façon permanente;
 - 27 personnes ont été relogées de façon temporaire;
 - Une superficie d'environ 5,7 hectares du centre-ville de Lac-Mégantic a été complètement incendiée;
 - 44 bâtiments qui abritaient 5 résidences, 60 appartements et 35 commerces ont été détruits;
 - Environ 6 000 000 de litres [...] du Pétrole brut ont été déversés dans l'environnement;
 - 78 046 726 litres d'eau huileuse ont été récupérés du lac Mégantic alors que 43 200 litres d'eau huileuse ont été extirpés de la rivière Chaudière;
 - 740 000 litres [...] du Pétrole brut léger des wagons-citernes accidentés ont été récupérés;
 - Environ 280 000 tonnes métriques de sols contaminés ont été excavées pour être traitées.
9. Par la présente requête, la demanderesse demande réparation pour le préjudice que l'accident a causé au gouvernement du Québec.
10. La demanderesse est d'avis que le droit québécois de la responsabilité civile et le délai de prescription de trois ans s'appliquent en l'instance, au sens de l'article 3126 du *Code civil du Québec*.
11. La présente requête est instituée dans les deux ans de l'accident dans le seul but de faire échec à l'argument que pourrait faire valoir la défenderesse selon lequel un autre délai de prescription devrait s'appliquer en l'instance.

Les compagnies MMAR et MMAC et la suspension des procédures

12. Il est incontestable que les compagnies MMAR et MMAC, de même que leurs dirigeants et employés, ont commis de nombreuses fautes qui ont causé ou

contribué à causer la survenance du tragique accident du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.

12.1 D'ailleurs, l'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada a révélé de nombreuses lacunes de MMAC en lien avec le tragique accident, notamment que :

- (i) MMAC a laissé le train transportant le Pétrole brut sans surveillance, sur la voie principale, dans une pente descendante, alors que l'immobilisation du train dépendait d'une locomotive en mauvais état de fonctionnement;
- (ii) Malgré des indices importants des ennuis mécaniques de la locomotive de tête, le mécanicien de MMAC n'a pris aucune mesure corrective en temps opportun;
- (iii) MMAC ne s'est pas assurée que les freins indépendants étaient alimentés en tout temps pertinent;
- (iv) MMAC n'a pas offert la formation ni exercé la surveillance requises afin de s'assurer que ses employés respectaient les règles relatives à l'immobilisation des trains;
- (v) MMAC a fait défaut d'apprécier les risques associés aux changements opérationnels qu'elle a apportés sur son réseau;
- (vi) MMAC a omis d'inclure des éléments clés dans son système de gestion de la sécurité, alors qu'elle a omis de s'assurer du respect des éléments qui en faisaient partie;

le tout tel qu'il appert d'un extrait du Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 du Bureau de la sécurité des transports du Canada, publié le 19 août 2014, pièce P-7.

- 13 La demanderesse ne peut toutefois pas appeler ces personnes en justice pour répondre de leurs fautes parce qu'elles bénéficient d'une suspension des recours à leur encontre depuis le 8 août 2013, par l'effet d'une Ordonnance initiale qui a été rendue par la Cour supérieure à leur demande dans un dossier institué en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LRC, chapitre C-36, LACC), tel qu'il appert plus amplement du dossier judiciaire portant le numéro 450-11-000167-134 et particulièrement de l'Ordonnance initiale du 8 août 2013 et du jugement du juge Martin Castonguay du 21 août 2013, pièce P-1.
- 14 La suspension vaut, en date de la présente, jusqu'au [...] 16 décembre [...] 2016.
- 15 N'eut été de cette suspension, la présente requête en dommages-intérêts aurait visé MMAC, MMAR et certains de leurs dirigeants et employés.

[...]

16 [...].

17 [...].

Le Plan de transaction et d'arrangement de MMAC (Plan)

- 18 Le 13 juin 2014, le gouvernement du Québec a déposé une preuve de réclamation dans les procédures d'insolvabilité, pour une somme de 409 312 922,72 \$.
- 19 Le 9 juin 2015, le gouvernement du Québec a voté en faveur du Plan soumis par MMAC à ses créanciers en vertu de la LACC et a appuyé la requête en homologation de ce Plan lors de l'audience tenue devant le juge Gaétan Dumas le 17 juin 2015, tel qu'il appert du dossier judiciaire portant le numéro 450-11-000167-134 et particulièrement du Plan de transaction et d'arrangement déposé par MMAC, **pièce P-2**.
- 20 [...] Comme le Plan [...] est devenu effectif le 22 décembre 2015, tel qu'il appert du document intitulé *Certificate of the Monitor (Plan Implementation)* du 22 décembre 2015, pièce P-2A, le gouvernement du Québec recevra un dividende du fonds d'indemnisation qui a été créé notamment avec le concours des tiers potentiellement responsables, à l'exception de la défenderesse Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP).

Les Ordonnances 628 et 628-A du MDDEFP

- 21 Le 29 juillet 2013, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (le ministre) a émis l'Ordonnance 628 à l'encontre de MMAC, MMAR et d'autres parties, en vertu de l'article 114.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, c. Q-2 (LQE), tel qu'il appert de cette Ordonnance 628, **pièce P-3**.
- 22 Le 14 août 2013, l'Ordonnance 628 a été modifiée par l'Ordonnance 628-A afin d'y ajouter, notamment, la défenderesse, tel qu'il appert de cette Ordonnance 628-A, **pièce P-4**.
- 23 Par ces Ordonnances, le ministre ordonne, notamment, aux parties visées d'enlever tous les contaminants émis, déposés, dégagés ou rejetés dans l'environnement à la suite de l'accident de train.
- 24 Ces Ordonnances sont contestées devant le Tribunal administratif du Québec par toutes les parties visées, dans les dossiers STE-M-215246-1308, STE-M-215274-1308, STE-M-215762-1309, STE-M-215766-1309 et STE-M-215812-1309.

- 25 Comme les parties visées aux Ordonnances n'ont effectué aucuns des travaux qu'elles étaient sommées de faire, sauf pour quelques travaux très limités réalisés par certaines, le ministre a fait effectuer les travaux requis, comme l'y autorise l'article 113 de la LQE.
- 26 Lorsque les Ordonnances auront été confirmées par le Tribunal administratif du Québec, le ministre entend réclamer, par avis de réclamation, les frais afférents aux travaux réalisés dans le cadre des Ordonnances qui sont évalués, en date de la présente, à une somme d'environ 191 millions de dollars.
- 27 Même si cette somme de 191 millions de dollars a été incluse dans la preuve de réclamation du gouvernement déposée dans les procédures sous la LACC et qu'[...]elle est également incluse dans la condamnation recherchée en l'instance, la demanderesse n'entend réclamer aucune double ou triple indemnisation.
- 28 D'ailleurs, [...] comme le Plan [...] est devenu effectif, aucune autre somme ne sera exigée des tiers potentiellement responsables ayant contribué au fonds d'indemnisation.
- 29 À l'égard [...] de la défenderesse en tant que partie visée à l'Ordonnance 628-A, pièce P-4, la réclamation de 191 millions de dollars pour les frais environnementaux est faite *de bene esse*.

La responsabilité de la défenderesse

- 30 Les reproches formulés en l'instance à l'encontre de la défenderesse le sont en sus et sans préjudice à ce que le ministre plaide devant le Tribunal administratif du Québec, à savoir qu'au sens de la LQE, la défenderesse avait la garde ou le contrôle des contaminants qui ont été déversés à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013.
- 30.1 En l'instance, la responsabilité de la défenderesse est recherchée sous plusieurs chefs.
- 30.2 En tout temps pertinent au litige, la défenderesse, à titre de transporteur d'origine, avait une entente avec l'expéditeur, laquelle prévoyait notamment le transport du Pétrole brut selon un tarif d'entier parcours de son point de prise en charge à New Town, Dakota du Nord, en vue de son déplacement jusqu'à sa délivrance à St-Jean, Nouveau-Brunswick, tel qu'il appert notamment de la facture du 1^{er} juillet 2013 émise par la défenderesse en lien avec le transport du Pétrole brut, pièce P-7, et du connaissance du 30 juin 2013 émis par la défenderesse, pièce P-8.
- 30.3 L'itinéraire pour le transport, tel que spécifié à la facture, pièce P-7, et au connaissance, pièce P-8, impliquait la participation de MMAC, une compagnie de chemin de fer d'intérêt local associé de la défenderesse (« Shortline Partner »).
- 30.4 Tant par son entente avec l'expéditeur qu'en vertu du fait qu'elle agissait comme transporteur d'origine selon un tarif d'entier parcours, la défenderesse avait, en

tout temps pertinent au litige, la responsabilité du Pétrole brut de son point de prise en charge jusqu'à la délivrance.

30.5 MMAC, à titre de transporteur de liaison du transport selon un tarif d'entier parcours, a agi pour la défenderesse, que ce soit à titre d'associé, de mandataire, d'agent, de préposé ou de cocontractant.

30.6 Dans ces circonstances, la défenderesse est directement responsable des dommages causés par MMAC par ses actes fautifs plus amplement décrits aux présentes.

30.7 De plus, la défenderesse est personnellement responsable des dommages qu'elle a causés par ses propres fautes.

31 [...]

32 [...]

33 En effet, en prenant charge du Pétrole brut le 30 juin 2013 pour délivrance à St-Jean, Nouveau-Brunswick, la défenderesse savait ou aurait dû savoir que le pétrole brut provenant de la formation de Bakken dans le Dakota du Nord possède des caractéristiques particulières, à savoir qu'il s'agit d'un pétrole volatile, explosif et dangereux.

34 La détermination exacte des propriétés d'un produit dangereux est d'une importance capitale afin qu'il soit emballé dans un contenant approprié et que le bon matériel et les bonnes procédures soient [...] utilisés lors de sa manutention, son chargement et son transport.

35 La défenderesse connaissait ou devait connaître les propriétés physiques du produit qu'elle a accepté de transporter à travers les États-Unis et le Canada, à savoir qu'il s'agissait d'un pétrole volatile, explosif et dangereux.

36 Or malgré cette connaissance, elle a omis de prendre les mesures nécessaires pour que le [...] Pétrole brut transporté ne cause pas de dommages aux personnes et aux biens, y compris l'environnement.

37 La défenderesse n'a fait aucune vérification ou validation de l'information qui lui a été fournie par les producteurs de pétrole brut, les vendeurs, les expéditeurs et les acheteurs.

38 Si elle avait vérifié et validé l'information, la défenderesse aurait pu constater que la documentation contenait des informations contradictoires et que des tests de classification n'avaient pas été réalisés dans certains cas.

39 À la lumière de ces constats, elle aurait dû prendre des arrangements différents pour le transport du produit dangereux.

- 40 Aussi, la défenderesse savait ou aurait dû savoir que les wagons-citernes utilisés pour le transport du [...] Pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic étaient inadéquats.
- 41 Les 63 wagons-citernes qui ont déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 répondaient tous à la spécification 111A100W1 du Department of Transportation des États-Unis (DOT-111) en vigueur de 1980 à 2012.
- 42 Plusieurs accidents impliquant des wagons-citernes DOT-111 ont mis en évidence leurs défauts de conception, tel qu'il appert d'un rapport du 2 mars 2012 du National Transportation Safety Board des États-Unis (NTSB), pièce P-5.
- 43 En réalité, ces défauts sont connus depuis au moins l'année 1991, tel qu'il appert de la recommandation de sécurité du NTSB du mois de juillet 1991, Pièce P-6.
- 44 Au Canada, les vices de conception des wagons-citernes de catégorie DOT-111 ont été identifiés comme facteurs contributeurs de plusieurs accidents dans des rapports d'accident du Bureau de la sécurité des Transports du Canada.
- 45 Or, la défenderesse a accepté de transporter le [...] Pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic dans des wagons-citernes de catégorie DOT-111, sans égard à la sécurité des personnes et des biens, y compris l'environnement.
- 46 La défenderesse ne peut simplement et seulement s'en remettre aux informations fournies par les producteurs, vendeurs, expéditeurs et acheteurs de pétrole brut pour déterminer les conditions dans lesquelles le transport ferroviaire d'un produit dangereux s'effectuera.
- 47 [...].
- 48 Par ailleurs, en gérant de façon déficiente la sécurité qui doit entourer le produit dangereux qu'elle a accepté de transporter et de confier à MMAC, la défenderesse a notamment contribué de manière significative à l'augmentation des risques qui se sont matérialisés le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
- 49 Avant que MMAC et MMAR ne soient retenus comme transporteur de liaison, la défenderesse devait s'assurer que l'itinéraire choisi présentait toutes les garanties de sécurité, ce que la défenderesse n'a manifestement pas fait.
- 50 La défenderesse n'a fait aucune vérification quant à la sécurité des opérations de MMAC et de MMAR ou alors elle a cautionné le fait qu'un train de 72 wagons-citernes de catégorie DOT-111 contenant du pétrole brut volatil et explosif puisse être laissé sur une voie de circulation (et non sur une voie d'évitement) sans personne à bord.

- 51 La défenderesse savait ou aurait dû savoir que le choix du trajet et du transporteur de liaison, en l'occurrence le réseau ferroviaire de MMAC et MMAR, étaient inadéquats, en raison notamment de la désuétude de leur chemin de fer.
- 52 Si la défenderesse s'était enquis de la compétence de MMAC et MMAR à transporter le pétrole brut, elle aurait réalisé que :
- i) MMAC et MMAR n'étaient pas en mesure d'évaluer et de gérer les risques d'une manière appropriée dans les circonstances;
 - ii) leur système de gestion de la sécurité était déficient pour gérer des risques de l'ampleur de ceux inhérents au transport de produits dangereux comme le pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic;
 - iii) les membres de l'équipage ne comprenaient pas les règles de sécurité ou ne les respectaient pas;
 - iv) bref, la culture de sécurité au sein de MMAC et de MMAR ne pouvait faire autrement que d'entraîner, un jour ou l'autre, une catastrophe comme celle qui est survenue le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
- 53 Aussi, la défenderesse savait ou aurait dû savoir que MMAC était sous-assurée par rapport aux risques que représentaient les nombreux wagons-citernes de [...] Pétrole brut que la défenderesse lui confiait.
- 54 Les fautes de la défenderesse ont causé ou contribué à causer les importants dommages subis par le gouvernement du Québec en lien avec l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.

Les dommages subis par le gouvernement du Québec

- 55 Dans les heures et les mois qui ont suivi la catastrophe et encore aujourd'hui, les instances gouvernementales suivantes se sont mises à l'œuvre pour porter secours aux sinistrés, contenir et nettoyer la contamination, et réparer, somme toute, les dommages causés par l'accident:

Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP);

Ministère de la Sécurité publique (MSP), incluant la Sûreté du Québec;

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT);

Ministère des Finances et de l'Économie du Québec (MFEQ);

[...];

Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS);

Ministère de la Justice du Québec (MJQ);

Ministère des Transports du Québec (MTQ);

Société d'habitation du Québec (SHQ);

Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS);

Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS);

Centre de services partagés du Québec (CSPQ);
Bureau du Coroner;
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ);
Régie des rentes du Québec (RRQ);
Ministère de la Famille (MFA);
Agence du Revenu du Québec (ARQ);
Ministère des Ressources naturelles (MRN);
Ministère des Relations internationales et de la Francophonie (MRIF).

- 56 La demanderesse est ainsi en droit de réclamer, en réparation du préjudice subi découlant des fautes de la défenderesse, les dépenses engagées par le gouvernement du Québec, évaluées à la somme de 409 312 922,72 \$, à parfaire.
- 57 En effet, tel que déjà allégué, le MDDEFP a pris en charge les travaux de décontamination décrits aux Ordonnances 628 et 628-A, pièce P-3 et P-4, qui sont toujours en cours et évalués à environ 191 millions de dollars.
- 58 Aussi, le [...] gouvernement du Québec a mis en place le Programme d'aide financière spécifique relatif à un accident ferroviaire survenu le 6 juillet 2013 dans la Ville de Lac-Mégantic en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la sécurité civile*, RLRQ, chapitre S-2.3 (le Programme), dont l'administration a été confiée au ministre de la Sécurité publique et au ministre des Finances et de l'Économie.
- 59 En vertu de l'article 118 de cette Loi, le gouvernement du Québec est subrogé de plein droit, jusqu'à concurrence des sommes versées, dans les droits de toute personne qui bénéficie de ce Programme contre les tiers potentiellement responsables.
- 60 Le montant total de l'aide versée en vertu de ce Programme est évalué à environ 100 millions de dollars.
- 61 Par ailleurs, le MAMROT a fourni une aide à la Ville de Lac-Mégantic, notamment pour la reconstruction des infrastructures municipales et des bâtiments du centre-ville.
- 62 Le gouvernement du Québec est subrogé dans les droits de toute personne bénéficiant de cette aide, dont la somme pourrait atteindre 90 millions de dollars.
- 63 Les sommes additionnelles réclamées visent des dépenses de différents ministères et organismes en lien avec des dommages survenus à cause de l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
- 64 La demanderesse est en droit de réclamer à la défenderesse la totalité de la somme réclamée, à titre de débitrice solidaire de tous les autres tiers potentiellement responsables.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

CONDAMNER la défenderesse à payer à la demanderesse la somme de 409 312 922,72 \$, avec intérêt au taux légal, plus l'indemnité additionnelle prévue à la loi, depuis l'assignation;

LE TOUT, avec dépens.

Montréal, le 5 juillet 2015


Bernard, Roy (Justice - Québec)
PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC**

COUR SUPÉRIEURE

N° :480-17-000070-159

PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

Demanderesse

c.

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE**

Défenderesse

**PREMIÈRE MODIFICATION DE LA REQUÊTE
INTRODUCTIVE D'INSTANCE**

**Nature : Responsabilité et réclamation
Montant : 409 312 922,72 \$**

Bernard, Roy (Justice - Québec)
Palais de justice
1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00
Montréal (Québec) H2Y 1B6
Téléphone : 514 393-2336, poste 51615
Télécopieur : 514 873-7074
Code d'enregistrement : BB1721
N/Réf.: CM-2014-001842
M^e Louise Comtois, avocate

PIÈCE R-3

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC
N° : 480-17-000070-159

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Demanderesse

c.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE

Défenderesse

**DEMANDE EN MODIFICATION
DE LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE
(Art. 207 C.p.c.)**

À L'UN DES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÉGEANT EN CHAMBRE DE PRATIQUE POUR LE DISTRICT DE MÉGANTIC, LA DEMANDERESSE EXPOSE CE QUI SUIT :

1. Le 2 septembre 2015, la demanderesse signifie à la défenderesse un recours en réparation du préjudice causé par l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic;
2. Depuis le 9 février 2016, le délai d'inscription pour instruction et jugement est suspendu, de consentement, en raison des procédures d'insolvabilité dans le dossier 450-11-000167-134;
3. Le 6 juillet 2016, la demanderesse communique une *Première modification de la requête introductive d'instance* ajoutant notamment les paragraphes 30.1 à 30.7;
4. Le 15 juillet 2016, la défenderesse communique un *Notice of opposition* dans lequel elle s'oppose à la modification de la demande introductive d'instance, uniquement en ce qui concerne l'ajout des paragraphes 30.1, 30.2, 30.3, 30.4, 30.5, 30.6 et 30.7;

5. Au soutien de son *Notice of opposition*, la défenderesse invoque que la modification est inutile, contraire aux intérêts de la justice et au principe de proportionnalité, en ce que :
 - a. La modification veut introduire une nouvelle cause d'action qui serait étrangère au droit civil québécois et au droit canadien;
 - b. Cette cause d'action serait en contradiction avec le jugement sur demande d'autorisation d'exercer une action collective du dossier 480-06-000001-132 sur la question des liens légaux entre la défenderesse et MMAC;
 - c. La modification serait sans rapport avec la demande initiale;
6. Pour les motifs ci-après exposés, l'opposition de la défenderesse est mal fondée.
7. D'abord, cette première modification ne retarde aucunement le déroulement de l'instance puisque les procédures ont été suspendues de consentement et qu'aucun protocole de l'instance n'a encore été établi;
8. Aussi, la modification n'est pas contraire aux intérêts de la justice qui commandent que tout le litige entre les parties soit vidé dans le cadre d'une seule instance;
9. Le droit de la défenderesse à une défense pleine et entière n'est aucunement affecté par la modification;
10. D'ailleurs, la défenderesse n'allègue aucun préjudice qui pourrait lui être causé par la modification de la demande en justice;
11. De plus, il ne résultera pas de la modification une demande entièrement nouvelle puisque la modification vise à compléter les énonciations quant à la responsabilité de la défenderesse, à titre de commettant («principal»), pour les fautes de MMAC, son préposé («agent»), découlant de faits déjà allégués dans la demande initiale;
12. La modification a, de toute façon, été notifiée dans les 3 années de l'accident ferroviaire.
13. Par ailleurs, la demanderesse n'est pas une partie ou un membre du groupe de l'action collective dans le dossier 480-06-000001-132 et le jugement sur demande d'autorisation du 8 mai 2015 n'a donc pas l'autorité de la chose jugée à son égard.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

ACCUEILLIR la demande en modification de la demande introductive d'instance.

LE TOUT avec frais de justice.

Montréal, le 8 septembre 2016

Bernard, Roy (Justice - Québec)

Bernard, Roy (Justice - Québec)

Avocats de la Procureure générale du Québec

(M^{es} Louise Comtois et Catherine Paschali)

louise.comtois@justice.gouv.qc.ca

catherine.paschali@justice.gouv.qc.ca

Notification :

bernardroy@justice.gouv.qc.ca

Tél. : 514-393-2336, poste 51615

AVIS À LA DÉFENDERESSE

Destinataires : Me André Durocher
Me Enrico Forlini

Prenez avis que la présente *Demande en modification de la demande introductive d'instance* sera présentée devant l'un des juges de la Cour supérieure, du district de Mégantic, siégeant en chambre de pratique, le **12 septembre 2016 à 9h30**, en **salle 300** du Palais de justice de Lac-Mégantic, situé au 5527, rue Frontenac, Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H6 ou par conférence téléphonique, le cas échéant.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

Montréal, le 8 septembre 2016

Bernard, Roy (Justice - Québec)

Bernard, Roy (Justice - Québec)
Avocats de la Procureure générale du Québec

(M^e Louise Comtois et Me Catherine Paschali)
louise.comtois@justice.gouv.qc.ca
Notification :
bernardroy@justice.gouv.qc.ca
Tél. : 514-393-2336, poste 51615

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

COUR SUPÉRIEURE

N° : 480-17-000070-159

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Demanderesse

c.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN
PACIFIQUE

Défenderesse

**DEMANDE EN MODIFICATION
DE LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE**

Bernard, Roy (Justice - Québec)

Palais de Justice

1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00

Montréal (Québec) H2Y 1B6

Téléphone : 514 393-2336 poste 51615

Télécopieur : 514 873-7074

Code d'enregistrement : BB1721

N/Ref.: CM-2014-001842

Me Louise Comtois, Avocate

PIÈCE R-4

De : Grondin, François<FGrondin@blg.com>
À : Louise Comtois <louise.comtois@justice.gouv.qc.ca>
CC : Catherine Paschali <catherine.paschali@justice.gouv.qc.ca>
Date : 2017-04-27 14:56
Objet : RE: PGQ c. CP

Bonjour Louise,

Je confirme que notre cliente n'entend pas s'objecter à votre demande visant à obtenir que soit levée la suspension des procédures dont bénéficie MMAC dans le cadre du C-36, afin que cette dernière soit ajoutée comme défenderesse au recours qui nous occupe. Sincères salutations. François.

From: Louise Comtois [mailto:louise.comtois@justice.gouv.qc.ca]
Sent: April-25-17 12:07 PM
To: Grondin, François
Cc: Catherine Paschali
Subject: PGQ c. CP

Re-bonjour,

Dans un autre ordre d'idées...Je suis en train de préparer une demande pour lever la suspension des procédures dont bénéficie MMAC à cause de l'ordonnance initiale dans le C-36 pour la joindre au recours qui nous occupe.

Une demande semblable (par lettre, si ma mémoire est bonne) a été faite par le CP pour l'action collective et visait MMAC et Thomas Harding. Elle n'a pas été contestée. Je joins l'ordonnance (voir paragraphe 4).

Avez-vous l'intention de faire de même pour notre recours? Le juge Dumas est disponible le 9 mai. Je vise cette date.

Salutations.

Louise Comtois, avocate
Ministère de la Justice
Direction du contentieux
1, rue Notre-Dame est
suite 8.00
Montréal (Québec) H2Y 1B6
Tél.: 514-393-2336, poste 51615
Télec.: 514-873-7074
courriel: louise.comtois@justice.gouv.qc.ca<mailto:louise.comtois@justice.gouv.qc.ca>
courriel pour notification:
bernardroy@justice.gouv.qc.ca<mailto:bernardroy@justice.gouv.qc.ca>

Avis de confidentialité: Ce message est confidentiel. Il est à l'usage exclusif du destinataire ci-dessus. Toute autre personne est par les présentes avisée qu'il lui est strictement interdit de le diffuser, de le distribuer ou de le reproduire. Si le destinataire ne peut être joint ou vous est inconnu, nous vous prions d'en informer immédiatement l'expéditeur par courrier électronique et de détruire ce message et toute copie de celui-ci.

PIÈCE R-5

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Avocats
Agents de brevets et de marques de commerce
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria, bureau 3700
C. P. 242
Montréal (Québec) H4Z 1E9
Canada

+1 514 397 7400 Numéro général
+1 514 397 7600 Télécopieur
1 800 361 6266 Sans frais
fasken.com

**FASKEN
MARTINEAU** 

Alain Riendeau
Direct +1 514 397 7678
ariendeau@fasken.com

Le 28 avril 2016
N° de dossier : 111372.00027/10760

PAR COURRIEL

Honorable Gaétan Dumas
Cour Supérieure du Québec
Palais de justice de Sherbrooke
375, rue King O.
Sherbrooke (Québec) J1H 6B9

Objet : Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. (Montreal, Maine & Atlantique Canada Cie) ("MMAC") - C.S. 450-11-000167-134

Monsieur le Juge,

La présente lettre est pour vous annoncer que nous aurons de courtes représentations à faire, pour le compte de notre cliente la Compagnie de Chemin de fer Canadien Pacifique (« CP »), à l'égard de la « *Motion for a Fourteenth Order Extending the Stay Period and for Approval of Professional Fees* » (la « **Requête** ») signifiée par les procureurs de MMAC le 19 avril 2016.

Nos représentations seront limitées au volet de la Requête concernant la prolongation de la suspension des procédures. Plus précisément, le CP vous demandera de ne pas prolonger la suspension des procédures à l'égard de MMAC et M. Thomas Harding exclusivement pour les fins du dossier de recours collectif (480-06-000001-132) en ajoutant l'ordonnance suivante aux ordonnances demandées par la Requête :

DECLARE that the stay of proceedings imposed by the Initial Order is not extended in respect of Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Mr. Thomas Harding solely with respect to the class action proceedings instituted on July 15, 2013 before the Superior Court of Quebec in file bearing no. 480-06-000001-132

Comme vous le savez, le 8 mai 2015, l'Honorable Martin Bureau, j.c.s. a accordé une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif (la « **Requête pour autorisation** ») contre le CP, World Fuel Services Corporation, World Fuel Services Inc., World Fuel Services Canada Inc. et Western Petroleum Company dans le dossier 480-06-000001-132.

En raison de la suspension des procédures en vertu de la LACC, le Juge Bureau n'a pas autorisé le recours collectif à l'encontre de MMAC ainsi qu'à l'encontre de certaines

111372.00027/93249767.1

entités et individus liés à cette dernière (incluant M. Thomas Harding). En effet, le Juge Bureau écrit ce qui suit aux paragraphes 15 à 18 de son jugement :

[15] Dans les semaines qui ont suivi la tragédie du 6 juillet 2013, certaines entités ayant à faire face à d'éventuelles réclamations de la part de l'ensemble des victimes ont agi en vue d'obtenir la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC).

[16] Elles ont ainsi déposé une demande de suspension qui a eu et a encore au moment de la rédaction du présent jugement, comme conséquence que tous recours contre certains intimés sont suspendus.

[17] Cette suspension de recours a eu pour effet que certaines des compagnies intimées et quelques particuliers n'ont d'aucune façon participé aux débats et auditions relativement à la requête en autorisation d'exercer un recours collectif. Il s'agit des compagnies ou des particuliers suivants :

- Montreal Maine and Atlantic Railway Limited; (MMAR)
- Earlston Associates LP;
- Montreal Maine and Atlantic Corporation; (MMAC)
- Montreal Maine and Atlantic Canada Company; (MMACC)
- Edward Berkhardt;
- Robert Grindrod;
- Gainor Ryan;
- Donald Gardner Jr.
- Joe McGonigle;
- Thomas Harding;

Ainsi que des mises en cause :

- XL Insurance Company Limited;
- XL Group PLC;

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

Dans le dispositif de son jugement, le Juge Bureau prend acte de la suspension des recours et **réserve** la juridiction du tribunal à autoriser le recours collectif à l'encontre des autres défendeurs si cela devenait nécessaire :

[100] PREND ACTE de la suspension des recours à l'encontre de nombreux intimés en raison des ordonnances prononcées par l'honorable Gaëtan Dumas dans le dossier portant le no 450-11-000167-134 de la Cour supérieure du district de St-François et RÉSERVE sa juridiction à ce sujet si cela devenait nécessaire.

Comme il est indiqué aux paragraphes 12 et 13 de la Requête, le Plan d'arrangement amendé (le « Plan ») est effectif depuis le 22 décembre 2015. Il ne reste qu'à compléter la distribution des dividendes aux créanciers.

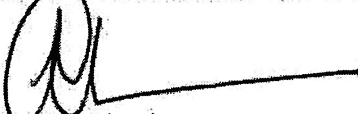
Tout comme le CP, MMAC et Thomas Harding ne sont pas des parties quittancées par le Plan. À la lumière de ce qui précède, il n'existe aucun motif pour justifier le maintien de la suspension des procédures à l'égard de ces derniers.

L'objectif poursuivi est de permettre de faire avancer le recours collectif avec l'ensemble des parties non quittancées, de façon à favoriser une solution complète du litige.

Une copie de la présente lettre est également transmise à la liste de distribution.

Veuillez agréer, Monsieur le Juge, l'expression de nos sentiments distingués.

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN S.E.N.C.R.L., s.r.l.


Alain Riendeau

AR/bf

c. c. : Liste de distribution

PIÈCE R-6

CANADA

SUPERIOR COURT
(Commercial Division)

PROVINCE OF QUEBEC
DISTRICT OF ST-FRANCOIS

Sitting as a court designated pursuant to the
Companies' Creditors Arrangement Act, R.S.C.
C. C-36, as amended)

N°: 450-11-000167-134

Sherbrooke, May 30th, 2016

PRESENT: The Honourable Justice Gaétan
Dumas, J.S.C.

IN THE MATTER OF THE PLAN OF
COMPROMISE OR ARRANGEMENT OF:

MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA CO.
(MONTREAL, MAINE & ATLANTIQUE CANADA
CIE)

PETITIONER

and

RICHTER ADVISORY GROUP INC. (RICHTER
GROUPE CONSEIL INC.)

MONITOR

ORDER

SEEING Petitioner's *Motion for a Fourteenth Order Extending the Stay Period and for Approval of Professional Fees* (the "**Motion**") pursuant to the *Companies' Creditors Arrangement Act*, R.S.C. 1985, C-36 (as amended, the "**CCAA**") and the affidavit in support thereof, as well as the Monitor's Twenty-Second Report;

GIVEN the representations made by counsel with respect to the Motion, as well as with respect to the letter of April 28, 2016 from counsel for Canadian Pacific Railway Company;

GIVEN the provisions of the CCAA;

GIVEN the reasons provided at the hearing;

WHEREFORE, THE COURT :

- [1] **GRANTS** the Motion;
- [2] **DECLARES** that the notices given of the presentation of the Motion are adequate and sufficient;
- [3] **ORDERS** that the Stay Period, as defined in the Initial Order, be extended up to and including December 15, 2016, the whole subject to all the other terms of the Initial Order and subject to paragraph 4 of the present Order;

- [4] **DECLARES** that the stay of proceedings imposed by the Initial Order is not extended in respect of Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Mr. Thomas Harding solely with respect to the class action proceedings instituted on July 15, 2013 before the Superior Court of Quebec in the file bearing no. 480-06-00000-132;
- [5] **ORDERS** that all capitalized terms not otherwise defined herein shall have the meanings ascribed thereto in the Amended Plan of Compromise and Arrangement dated as of June 8, 2015 (the "**Amended Plan**");
- [6] **DECLARES** that the Initial Order, as amended on August 23, 2013, September 4, 2013, October 9, 2013, January 23, 2014, February 11, 2014, February 25, 2014, March 12, 2014, April 29, 2014, June 30, 2014, September 24, 2014, November 24, 2014, April 15, 2015 and November 30, 2015 shall remain otherwise unchanged;
- [7] **APPROVES** the fees and disbursements of the following professionals (the "**Professionals**") as at February 29, 2016 in the following amounts:
- a) \$1,079,485 to Richter Advisory Group Inc., Monitor;
 - b) \$183,275 to the Monitor's counsel, Woods LLP;
 - c) \$5,235 (US\$3,490) to the Monitor's U.S. counsel, Verrill Dana LLP;
 - d) \$198,324 to Petitioner's counsel, Gowling WLG (Canada) LLP;
- [8] **ORDERS** the Monitor to pay those fees and disbursements, plus applicable sales taxes, from the Indemnity Fund;
- [9] **ORDERS** that the balance of the Administration Charge be held by the Monitor to secure the payment of all fees and disbursements to be incurred from March 1, 2016 to the closing of the CCAA Proceeding;
- [10] **ORDERS** the provisional execution of this Order notwithstanding any appeal, without the necessity of furnishing any security;
- [11] **THE WHOLE** without costs.

GAÉTAN DUMAS

GAETAN DUMAS, J.S.C.

PIÈCE R-7

CANADA

COUR SUPÉRIEURE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

N°: 480-17-000070-159

PROCUREURE GÉNÉRALE DU
QUÉBEC

Demanderesse

c.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE

MONTREAL, MAINE & ATLANTIC
CANADA [Description]

Défenderesses

DEUXIÈME MODIFICATION DE LA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

AU SOUTIEN DE SA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE MODIFIÉE, LA
DEMANDERESSE EXPOSE CE QUI SUIT :

La catastrophe du 6 juillet 2013

1. Le 6 juillet 2013, un train de marchandise de la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway Limited (MMAR), constitué de 72 wagons-citernes transportant du pétrole brut (le «Pétrole brut»), de 2 wagons et d'un groupe de traction, a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic.
2. Ce train, laissé sans surveillance aux abords de la municipalité de Nantes par le seul employé de la défenderesse [...] Montreal, Maine & Atlantique Co. («MMAC») qui en avait la charge, s'est mis en marche sur une longueur de plus de 10 kilomètres, à une vitesse atteignant 100 kilomètres à l'heure, et s'est fracassé en plein cœur de Lac-Mégantic.
3. Le déraillement a causé des incendies, des explosions et la destruction de nombreux édifices et véhicules, qui ont entraîné la mort de 47 personnes.
4. Des milliers de personnes ont dû être évacuées.

5. Environ 6 millions de litres du Pétrole brut se sont déversés, causant d'importantes contaminations aux installations sanitaires, au réseau d'égouts pluvial, au sol, à la rivière Chaudière et au lac Mégantic.
6. Dès les premières heures qui ont suivi le déraillement, le gouvernement du Québec est intervenu pour assurer la sécurité des personnes et leur porter secours, et tenter d'évaluer la gravité des dommages environnementaux et des dommages aux biens.
7. Depuis lors, le gouvernement du Québec est intervenu, au lieu et place des personnes responsables de l'accident, pour réparer les nombreux dommages causés par le déraillement.
8. Selon les plus récentes données disponibles, la tragédie de Lac-Mégantic se résume comme suit :
 - 47 personnes sont décédées;
 - 63 wagons-citernes transportant du Pétrole brut léger ont déraillé;
 - 2981 personnes ont été évacuées;
 - 169 personnes n'avaient pas pu réintégrer leur domicile un an plus tard;
 - 142 personnes ont été relogées de façon permanente;
 - 27 personnes ont été relogées de façon temporaire;
 - Une superficie d'environ 5,7 hectares du centre-ville de Lac-Mégantic a été complètement incendiée;
 - 44 bâtiments qui abritaient 5 résidences, 60 appartements et 35 commerces ont été détruits;
 - Environ 6 000 000 de litres du Pétrole brut ont été déversés dans l'environnement;
 - 78 046 726 litres d'eau huileuse ont été récupérés du lac Mégantic alors que 43 200 litres d'eau huileuse ont été extirpés de la rivière Chaudière;
 - 740 000 litres du Pétrole brut léger des wagons-citernes accidentés ont été récupérés;
 - Environ 280 000 tonnes métriques de sols contaminés ont été excavées pour être traitées
9. Par la présente requête, la demanderesse demande réparation pour le préjudice que l'accident a causé au gouvernement du Québec.
10. La demanderesse est d'avis que le droit québécois de la responsabilité civile et le délai de prescription de trois ans s'appliquent en l'instance, au sens de l'article 3126 du *Code civil du Québec*.
11. La présente requête est instituée dans les deux ans de l'accident dans le seul but de faire échec à l'argument que pourrait faire valoir la défenderesse CP selon lequel un autre délai de prescription devrait s'appliquer en l'instance.

[...] La défenderesse MMAC

12. Il est incontestable que [...] la défenderesse MMAC de même que [...] ses dirigeants et employés, ont commis de nombreuses fautes qui ont causé ou contribué à causer la survenance du tragique accident du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.

12.1 D'ailleurs, l'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada a révélé de nombreuses lacunes de la défenderesse MMAC en lien avec le tragique accident, notamment que :

- (i) MMAC a laissé le train transportant le Pétrole brut sans surveillance, sur la voie principale, dans une pente descendante, alors que l'immobilisation du train dépendait d'une locomotive en mauvais état de fonctionnement;
- (ii) Malgré des indices importants des ennuis mécaniques de la locomotive de tête, le mécanicien de MMAC n'a pris aucune mesure corrective en temps opportun;
- (iii) MMAC ne s'est pas assurée que les freins indépendants étaient alimentés en tout temps pertinent;
- (iv) MMAC n'a pas offert la formation ni exercé la surveillance requises afin de s'assurer que ses employés respectaient les règles relatives à l'immobilisation des trains;
- (v) MMAC a fait défaut d'apprécier les risques associés aux changements opérationnels qu'elle a apportés sur son réseau;
- (vi) MMAC a omis d'inclure des éléments clés dans son système de gestion de la sécurité, alors qu'elle a omis de s'assurer du respect des éléments qui en faisaient partie;

le tout tel qu'il appert d'un extrait du Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 du Bureau de la sécurité des transports du Canada, publié le 19 août 2014, **pièce P-7**.

12.2 Par ses procédures en insolvabilité, la défenderesse MMAC a clairement reconnu sa responsabilité à l'égard des dommages causés par la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic, en considérant les victimes de la tragédie, dont le demandeur, comme ses créanciers.

13 Avant le [date à préciser] la demanderesse ne [...] pouvait toutefois pas appeler [...] la défenderesse MMAC en justice pour répondre de [...] ses fautes parce [...] qu'elle bénéficiait d'une suspension des recours à [...] son égard depuis le 8 août 2013, par l'effet d'une Ordonnance initiale qui a été rendue par la Cour supérieure à [...] sa demande dans un dossier institué en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LRC, chapitre C-36, LACC), tel qu'il appert plus amplement du dossier judiciaire portant le numéro 450-11-000167-134 et particulièrement de l'Ordonnance initiale du 8 août 2013 et du jugement du juge Martin Castonguay du 21 août 2013, pièce P-1.

- 14 [...] Le [date à préciser], la demanderesse a obtenu la levée de la suspension des procédures lui permettant d'assigner la défenderesse MMAC, tel qu'il appert de l'ordonnance rendue par le juge Gaétan Dumas le [date à préciser], pièce P-9.
- 15 [...] Les fautes de la défenderesse MMAC ont causé ou contribué à causer les importants dommages subis par le gouvernement du Québec en lien avec l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
- 16 [...].
- 17 [...].
- 18 [...].

Le Plan de transaction et d'arrangement de MMAC (Plan)

- 19 Le 13 juin 2014, le gouvernement du Québec a déposé une preuve de réclamation dans les procédures d'insolvabilité, pour une somme de 409 312 922,72 \$.
- 20 Le 9 juin 2015, le gouvernement du Québec a voté en faveur du Plan soumis par MMAC à ses créanciers en vertu de la LACC et a appuyé la requête en homologation de ce Plan lors de l'audience tenue devant le juge Gaétan Dumas le 17 juin 2015, tel qu'il appert du dossier judiciaire portant le numéro 450-11-000167-134 et particulièrement du Plan de transaction et d'arrangement déposé par MMAC, **pièce P-2.**
- 21 Comme le Plan est devenu effectif le 22 décembre 2015, tel qu'il appert du document intitulé *Certificate of the Monitor (Plan Implementation)* du 22 décembre 2015, **pièce P-2A**, le gouvernement du Québec recevra un dividende du fonds d'indemnisation qui a été créé notamment avec le concours des tiers potentiellement responsables, à l'exception [...] des défenderesses.

Les Ordonnances 628 et 628-A du MDDEFP

- 22 Le 29 juillet 2013, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (le ministre) a émis l'Ordonnance 628 à l'encontre de MMAC, MMAR et d'autres parties, en vertu de l'article 114.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, c. Q-2 (LQE), tel qu'il appert de cette Ordonnance 628, **pièce P-3.**
- 23 Le 14 août 2013, l'Ordonnance 628 a été modifiée par l'Ordonnance 628-A afin d'y ajouter, notamment, la défenderesse Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), tel qu'il appert de cette Ordonnance 628-A, **pièce P-4.**

24 Par ces Ordonnances, le ministre ordonne, notamment, aux parties visées d'enlever tous les contaminants émis, déposés, dégagés ou rejetés dans l'environnement à la suite de l'accident de train.

25 Ces Ordonnances sont contestées devant le Tribunal administratif du Québec par toutes les parties visées, dans les dossiers STE-M-215246-1308, STE-M-215274-1308, STE-M-215762-1309, STE-M-215766-1309 et STE-M-215812-1309.

25.1 Ces dossiers sont présentement suspendus en attendant le sort dû présent litige.

26 Comme les parties visées aux Ordonnances n'ont effectué aucuns des travaux qu'elles étaient sommées de faire, sauf pour quelques travaux très limités réalisés par certaines, le ministre a fait effectuer les travaux requis, comme l'y autorise l'article 113 de la LQE.

27 Lorsque les Ordonnances auront été confirmées par le Tribunal administratif du Québec, le ministre entend réclamer, par avis de réclamation, les frais afférents aux travaux réalisés dans le cadre des Ordonnances qui sont évalués, en date [...] du 31 mars 2016, à [...] plus de 94 millions de dollars.

28 Même si cette somme [...] a été incluse dans la preuve de réclamation du gouvernement déposée dans les procédures sous la LACC et qu'elle est également incluse dans la condamnation recherchée en l'instance, la demanderesse n'entend réclamer aucune double ou triple indemnisation.

29 D'ailleurs, comme le Plan est devenu effectif, aucune autre somme ne sera exigée des tiers potentiellement responsables ayant contribué au fonds d'indemnisation.

30 À l'égard [...] des défenderesses en tant que parties visées à l'Ordonnance 628-A, pièce P-4, la réclamation de [...] plus de 94 millions de dollars pour les frais environnementaux est faite *de bene esse*.

La responsabilité de la défenderesse CP

31 Les reproches formulés en l'instance à l'encontre [...] des défenderesses le sont en sus et sans préjudice à ce que le ministre plaide devant le Tribunal administratif du Québec, à savoir qu'au sens de la LQE, [...] les défenderesses avaient la garde ou le contrôle des contaminants qui ont été déversés à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013.

(Les paragraphes ombragés font l'objet d'une opposition de la part de la défenderesse CP)

30.1 En l'instance, la responsabilité de la défenderesse CP est recherchée sous plusieurs chefs.

30.2 En tout temps pertinent au litige, la défenderesse CP, à titre de transporteur d'origine, avait une entente avec l'expéditeur, laquelle prévoyait notamment le transport du Pétrole brut selon un tarif d'entier parcours de son point de prise en charge à New Town, Dakota du

Nord, en vue de son déplacement jusqu'à sa délivrance à St-Jean, Nouveau-Brunswick, tel qu'il appert notamment de la facture du 1^{er} juillet 2013 émise par la défenderesse en lien avec le transport du Pétrole brut, pièce P-7, et du connaissement du 30 juin 2013 émis par la défenderesse, pièce P-8.

30.3 L'itinéraire pour le transport, tel que spécifié à la facture, pièce P-7, et au connaissement, pièce P-8, impliquait la participation de la défenderesse MMAC, une compagnie de chemin de fer d'intérêt local associé de la défenderesse (« *Shortline Partner* »).

30.4 Tant par son entente avec l'expéditeur qu'en vertu du fait qu'elle agissait comme transporteur d'origine selon un tarif d'entier parcours, la défenderesse CP avait, en tout temps pertinent au litige, la responsabilité du Pétrole brut de son point de prise en charge jusqu'à la délivrance.

30.5 La défenderesse MMAC, à titre de transporteur de liaison du transport selon un tarif d'entier parcours, a agi pour la défenderesse CP, que ce soit à titre d'associé, de mandataire, d'agent, de préposé ou de cocontractant.

30.6 Dans ces circonstances, la défenderesse CP est directement responsable des dommages causés par la défenderesse MMAC par ses actes fautifs plus amplement décrits aux présentes.

30.7 De plus, la défenderesse CP est personnellement responsable des dommages qu'elle a causés par ses propres fautes.

32 [...]

33 [...]

34 En effet, en prenant charge du Pétrole brut le 30 juin 2013 pour délivrance à St-Jean, Nouveau-Brunswick, la défenderesse CP savait ou aurait dû savoir que le pétrole brut provenant de la formation de Bakken dans le Dakota du Nord possède des caractéristiques particulières, à savoir qu'il s'agit d'un pétrole volatile, explosif et dangereux.

35 La détermination exacte des propriétés d'un produit dangereux est d'une importance capitale afin qu'il soit emballé dans un contenant approprié et que le bon matériel et les bonnes procédures soient utilisés lors de sa manutention, son chargement et son transport.

36 La défenderesse CP connaissait ou devait connaître les propriétés physiques du produit qu'elle a accepté de transporter à travers les États-Unis et le Canada, à savoir qu'il s'agissait d'un pétrole volatile, explosif et dangereux.

37 Or malgré cette connaissance, elle a omis de prendre les mesures nécessaires pour que le Pétrole brut transporté ne cause pas de dommages aux personnes et aux biens, y compris l'environnement.

- 38 La défenderesse CP n'a fait aucune vérification ou validation de l'information qui lui a été fournie par les producteurs de pétrole brut, les vendeurs, les expéditeurs et les acheteurs.
- 39 Si elle avait vérifié et validé l'information, la défenderesse CP aurait pu constater que la documentation contenait des informations contradictoires et que des tests de classification n'avaient pas été réalisés dans certains cas.
- 40 À la lumière de ces constats, elle aurait dû prendre des arrangements différents pour le transport du produit dangereux.
- 41 Aussi, la défenderesse CP savait ou aurait dû savoir que les wagons-citernes utilisés pour le transport du Pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic étaient inadéquats.
- 42 Les 63 wagons-citernes qui ont déraillé à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 répondaient tous à la spécification 111A100W1 du Department of Transportation des États-Unis (DOT-111) en vigueur de 1980 à 2012.
- 43 Plusieurs accidents impliquant des wagons-citernes DOT-111 ont mis en évidence leurs défauts de conception, tel qu'il appert d'un rapport du 2 mars 2012 du National Transportation Safety Board des États-Unis (NTSB), pièce P-5.
- 44 En réalité, ces défauts sont connus depuis au moins l'année 1991, tel qu'il appert de la recommandation de sécurité du NTSB du mois de juillet 1991, Pièce P-6.
- 45 Au Canada, les vices de conception des wagons-citernes de catégorie DOT-111 ont été identifiés comme facteurs contributeurs de plusieurs accidents dans des rapports d'accident du Bureau de la sécurité des Transports du Canada.
- 46 Or, la défenderesse CP a accepté de transporter le Pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic dans des wagons-citernes de catégorie DOT-111, sans égard à la sécurité des personnes et des biens, y compris l'environnement.
- 47 La défenderesse CP ne peut simplement et seulement s'en remettre aux informations fournies par les producteurs, vendeurs, expéditeurs et acheteurs de pétrole brut pour déterminer les conditions dans lesquelles le transport ferroviaire d'un produit dangereux s'effectuera.
- 48 [...].
- 49 Par ailleurs, en gérant de façon déficiente la sécurité qui doit entourer le produit dangereux qu'elle a accepté de transporter et de confier à la défenderesse MMAC, la défenderesse CP a notamment contribué de manière significative à l'augmentation des risques qui se sont matérialisés le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.

- 50 Avant que la défenderesse MMAC et MMAR ne soient retenues comme transporteur de liaison, la défenderesse CP devait s'assurer que l'itinéraire choisi présentait toutes les garanties de sécurité, ce que la défenderesse CP n'a manifestement pas fait.
- 51 La défenderesse CP n'a fait aucune vérification quant à la sécurité des opérations de la défenderesse MMAC et de MMAR ou alors elle a cautionné le fait qu'un train de 72 wagons-citernes de catégorie DOT-111 contenant du pétrole brut volatil et explosif puisse être laissé sur une voie de circulation (et non sur une voie d'évitement) sans personne à bord.
- 52 La défenderesse CP savait ou aurait dû savoir que le choix du trajet et du transporteur de liaison, en l'occurrence le réseau ferroviaire de la défenderesse MMAC et de MMAR, étaient inadéquats, en raison notamment de la désuétude de leur chemin de fer.
- 53 Si la défenderesse CP s'était enquis de la compétence de la défenderesse MMAC et de MMAR à transporter le pétrole brut, elle aurait réalisé que :
- i) la défenderesse MMAC et MMAR n'étaient pas en mesure d'évaluer et de gérer les risques d'une manière appropriée dans les circonstances;
 - ii) leur système de gestion de la sécurité était déficient pour gérer des risques de l'ampleur de ceux inhérents au transport de produits dangereux comme le pétrole brut impliqué dans l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic;
 - iii) les membres de l'équipage ne comprenaient pas les règles de sécurité ou ne les respectaient pas;
 - iv) bref, la culture de sécurité au sein de la défenderesse MMAC et de MMAR ne pouvait faire autrement que d'entraîner, un jour ou l'autre, une catastrophe comme celle qui est survenue le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
- 54 Aussi, la défenderesse CP savait ou aurait dû savoir que la défenderesse MMAC était sous-assurée par rapport aux risques que représentaient les nombreux wagons-citernes de Pétrole brut que la défenderesse CP lui confiait.
- 55 Les fautes de la défenderesse CP ont causé ou contribué à causer les importants dommages subis par le gouvernement du Québec en lien avec l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.

Les dommages subis par le gouvernement du Québec

- 56 Dans les heures et les mois qui ont suivi la catastrophe et encore aujourd'hui, les instances gouvernementales suivantes se sont mises à l'œuvre pour porter secours aux sinistrés, contenir et nettoyer la contamination, et réparer, somme toute, les dommages causés par l'accident:

Ministère du Développement durable, de l'Environnement [...] et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), tel qu'il se nomme maintenant;

Ministère de la Sécurité publique (MSP), incluant la Sûreté du Québec;
Ministère des Affaires municipales [...] et de l'Occupation du territoire (MAMOT), tel qu'il se nomme maintenant;
Ministère des Finances et de l'Économie du Québec (MFEQ);
[...];
Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS);
Ministère de la Justice du Québec (MJQ);
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), tel qu'il se nomme maintenant;
Société d'habitation du Québec (SHQ);
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS);
Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS);
Centre de services partagés du Québec (CSPQ);
Bureau du Coroner;
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ);
Régie des rentes du Québec (RRQ);
Ministère de la Famille (MFA);
Agence du Revenu du Québec (ARQ);
Ministère des Ressources naturelles (MRN);
Ministère des Relations internationales et de la Francophonie (MRIF).

- 57 La demanderesse est ainsi en droit de réclamer, en réparation du préjudice subi découlant des fautes des [...] défenderesses, les dépenses engagées par le gouvernement du Québec, évaluées à la somme de 409 312 922,72 \$, à parfaire.
- 58 En effet, tel que déjà allégué, le [...] MDDELCC a pris en charge les travaux de décontamination décrits aux Ordonnances 628 et 628-A, pièce P-3 et P-4, qui sont toujours en cours et évalués, au 31 mars 2016, à plus de 94 [...] millions de dollars.
- 59 Aussi, le gouvernement du Québec a mis en place le Programme d'aide financière spécifique relatif à un accident ferroviaire survenu le 6 juillet 2013 dans la Ville de Lac-Mégantic en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la sécurité civile*, RLRQ, chapitre S-2.3 (le Programme), dont l'administration a été confiée au ministre de la Sécurité publique et au ministre des Finances et de l'Économie.
- 60 En vertu de l'article 118 de cette Loi, le gouvernement du Québec est subrogé de plein droit, jusqu'à concurrence des sommes versées, dans les droits de toute personne qui bénéficie de ce Programme contre les tiers potentiellement responsables.
- 61 Le montant total de l'aide versée en vertu de ce Programme est évalué à environ 100 millions de dollars.
- 62 Par ailleurs, le [...] MAMOT a fourni une aide à la Ville de Lac-Mégantic, notamment pour la reconstruction des infrastructures municipales et des bâtiments du centre-ville.

- 63 Le gouvernement du Québec est subrogé dans les droits de toute personne bénéficiant de cette aide, dont la somme pourrait atteindre 90 millions de dollars.
- 64 Les sommes additionnelles réclamées visent des dépenses de différents ministères et organismes en lien avec des dommages survenus à cause de l'accident de train du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic.
- 65 La demanderesse est en droit de réclamer [...] des défenderesses la totalité de la somme réclamée, à titre de débitrices solidaires de tous les autres tiers potentiellement responsables.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

CONDAMNER [...] les défenderesses solidaires à payer à la demanderesse la somme de 409 312 922,72 \$, avec intérêt au taux légal, plus l'indemnité additionnelle prévue à la loi, depuis l'assignation;

LE TOUT, avec [...] les frais de justice.

Montréal, le [date à inscrire]

Bernard, Roy (Justice - Québec)
PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ST-FRANÇOIS

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre Commerciale)

NO : 450-11-000167-134

MONTREAL, MAINE & ATLANTIQUE CANADA INC.

Débitrice

et

RICHTER GROUPE CONSEIL INC.

Contrôleur

et

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC

Requérante

**DEMANDE POUR OBTENIR LA LEVÉE DE LA
SUSPENSION DES PROCÉDURES**
(art. 11 et s. LACC)

Bernard, Roy (Justice-Québec)
1, rue Notre-Dame Est, bureau 8.00

Montréal (Québec) H2Y 1B6

Téléphone: 514 393-2336 poste 51615

Télécopieur: 514 873-7074

Courriel pour notification :

bernardroy@justice.gouv.qc.ca

Me Louise Comtois, avocate

Code d'enregistrement : BB1721

N/D : 0400-CM-2013-002850