

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MÉGANTIC

N° : 480-06-000001-132

DATE : Le 8 mai 2015

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE MARTIN BUREAU, J.C.S.

GUY OUELLET
et
SERGE JACQUES
et
LOUIS-SERGES PARENT

Demandeurs

c.
RAIL WORLD, INC.
et
RAIL WORLD HOLDINGS, LLC
et
MONTREAL MAINE & ATLANTIC RAILWAY LTD
et
EARLSTON ASSOCIATES L.P.
et
PEA VINE CORPORATION
et
MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CORPORATION
et
MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA COMPANY
et
EDWARD BURKHARDT
et
ROBERT GRINDROD

et

GAINOR RYAN

et

DONALD GARDNER, JR.

et

JOE MCGONIGLE

et

CATHY ALDANA

et

THOMAS HARDING

et

IRVING OIL LIMITED

et

IRVING OIL COMMERCIAL G.P.

et

WORLD FUEL SERVICES CORP.

et

WORLD FUEL SERVICES, INC.

et

WORLD FUEL SERVICES CANADA, INC.

et

DPTS MARKETING LLC

et

DAKOTA PETROLEUM TRANSPORT SOLUTIONS, LLC

et

WESTERN PETROLEUM COMPANY

et

PETROLEUM TRANSPORT SOLUTIONS, LLC

et

STROBEL STAROSTKA TRANSFER, LLC

et

MARATHON OIL COMPANY

et

SLAWSON EXPLORATION COMPANY INC.

et

OASIS PETROLEUM INC.

et

OASIS PETROLEUM LLC

et

QEP RESOURCES INC.

et

ARROW MIDSTREAM HOLDINGS LLC

et
DEVLAR ENERGY MARKETING LLC
et
THE CIT GROUP/EQUIPMENT FINANCING INC.

UNION TANK CAR COMPANY
et
TRINITY RAIL LEASING 2012 LLC
et
GENERAL ELECTRIC RAILCAR SERVICES CORPORATION
et
CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY
et
ATTORNEY GENERAL OF CANADA
et

Défendeurs

et
XL INSURANCE COMPANY LIMITED
et
XL GROUP PLC
Mis en cause

**JUGEMENT SUR DEMANDE D'AUTORISATION
D'EXERCER UN RECOURS COLLECTIF (art. 1003 C.p.c.)**

[1] Les requérants, trois parmi les victimes de la tragédie survenue le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic lors du déraillement d'un train transportant du pétrole brut ou des liquides de schiste, requièrent l'autorisation d'exercer un recours collectif contre ceux et celles qu'ils considèrent responsables, à divers titres, des dommages alors occasionnés.

[2] Les requérants, dont le statut de victimes et de représentants des victimes n'est pas contesté par aucun des intimés, désirent obtenir l'autorisation d'agir pour l'ensemble des victimes. En leur nom, ils souhaitent intenter initialement un recours collectif contre près de 50 entités juridiques distinctes. À l'origine du recours les requérants considéraient, pour divers motifs, que ces entités juridiques sont, d'une manière ou d'une autre, responsables du déraillement du convoi ferroviaire et plus

spécifiquement des pertes de quelles que natures que ce soit qui résultent de cette tragédie.

Nature générale du recours et des fautes reprochées

[3] Essentiellement, les requérants considèrent que plusieurs intervenants impliqués dans le processus d'extraction, d'identification, de transport, d'achat et de vente des produits pétroliers qui se sont déversés et ont pris feu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic sont responsables des dommages qui en ont résulté. Ils requièrent donc l'autorisation d'intenter, contre ces divers intervenants, un recours collectif en dommages et intérêts fondé sur les dispositions de l'art. 1457 du Code civil du Québec (C.c.Q.) c'est-à-dire qu'ils invoquent la responsabilité extracontractuelle de tous ces intimés.

[4] De façon générale, les requérants allèguent que les intimés avaient le devoir de se conformer aux règles de conduite et usages et à la législation pour assurer le transport sécuritaire des liquides de schiste. Ils considèrent que les intimés devaient aussi s'assurer du bon fonctionnement du convoi ferroviaire transportant ces produits. Les requérants affirment en outre que les intimés avaient le devoir d'exercer une diligence raisonnable dans la détermination du mode de transport, des choix du transporteur et du genre de wagons-citernes utilisés pour transporter les liquides de schiste provenant de Newport au Dakota du Nord et acheminés jusqu'à leur destination à St-Jean au Nouveau-Brunswick.

[5] De façon un peu plus spécifique, les requérants soutiennent que le déraillement survenu le 6 juillet 2013 et les décès, blessures et dommages qui en résultent ont été causés par les fautes des intimés ou de leurs agents ou employés. Les requérants reprochent ainsi à chacune des catégories ou groupes d'intimés diverses fautes lesquelles auraient contribué d'une façon quelconque au déraillement, aux explosions, à l'incendie et à la contamination qui ont suivi ainsi qu'aux nombreux dommages de toutes sortes subis par un très grand nombre de victimes.

Rôle du Tribunal au stade de l'autorisation

[6] Le présent jugement a donc pour objet, en fonction des critères législatifs québécois, de déterminer s'il a lieu d'autoriser les requérants à exercer, au nom des victimes de cette horrible tragédie du 6 juillet 2013, un recours collectif contre l'un ou l'autre ou même l'ensemble des intimés de la requête en autorisation.

[7] Il s'agit donc pour le Tribunal de décider, conformément aux dispositions de l'article 1003 du Code de procédure civile (C.p.c.) si le recours que veulent exercer les requérants soulève des questions de droit et de faits identiques, similaires ou connexes.

Si c'est le cas, le Tribunal doit se questionner pour savoir si les faits allégués, lesquels doivent être tenus pour avérés, paraissent justifier les conclusions recherchées.

[8] Le Tribunal doit aussi, dans le cadre de son analyse, conclure avant d'autoriser l'exercice du recours, que la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application d'un recours fondé sur des procurations (art. 59 C.p.c.) ou l'exercice de recours individuels, mais joints (art. 67 C.p.c.).

[9] Enfin, le Tribunal, pour autoriser l'exercice d'un recours collectif, doit être d'avis que les représentants du groupe sont en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres dans l'exercice de ce recours collectif.

[10] Ces conditions essentielles et préalables à l'autorisation d'un recours collectif, établies à l'article 1003 C.c.Q., ont fait depuis quelques années l'objet de très nombreuses analyses par l'ensemble des tribunaux québécois et canadiens. Quelques jugements récents des tribunaux supérieurs ont établi clairement le rôle et les responsabilités du Tribunal au stade de l'autorisation d'exercer un recours collectif.¹

[11] Il apparaît opportun, en vue d'une meilleure compréhension du présent jugement, de résumer certains des enseignements jurisprudentiels qui guident le Tribunal dans l'analyse de la demande formulée par les requérants et l'étude des contestations soumises par les intimés.

Les principes fondamentaux dans l'analyse d'une autorisation d'exercer un recours collectif

1° Les conditions ou critères applicables à l'autorisation d'un recours collectif sont énoncés à l'article 1003 C.p.c.

2° Ces conditions sont cumulatives et doivent toutes être satisfaites pour qu'un recours soit autorisé.

3° Le Tribunal exerce une fonction de filtrage. Il doit écarter les demandes frivoles ou insoutenables et s'assurer qu'aucune partie ne soit inutilement impliquée dans un tel litige qui, de toute évidence, serait mal fondé.

4° Le fardeau des requérants au stade de l'autorisation du recours en est un de démonstration.

5° L'autorisation d'exercer un recours collectif sera accordé si les faits allégués « paraissent justifier » les conclusions recherchées.

¹ *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs* 2013 CSC 59; *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello* 2014 CSC 1; *Fortier c. Meubles Léon Ltée* 2014 QCCA 195.

6° Le Tribunal doit vérifier, au stade de l'autorisation, si la requête et les éléments de preuve allégués font état d'une cause défendable, soutenable, justifiable.

7° Le Tribunal ne peut se satisfaire d'allégations de faits vagues, générales ou imprécises. Les allégations de faits doivent être palpables pour constituer une preuve suffisante du droit revendiqué.

8° Les allégations trop vagues, imprécises, générales, contredites ou invraisemblables, en fonction des éléments de preuve produits au stade de l'autorisation, ne peuvent être tenus pour avérées.

9° Le Tribunal sans décider du fond du litige doit, particulièrement en matière de recours fondé sur la responsabilité extracontractuelle, vérifier avant d'autoriser le recours, s'il y a suffisamment d'éléments pour considérer qu'il y a une cause défendable, une apparence de droit sérieuse au niveau de la faute, des dommages et du lien de causalité.

10° Lorsqu'il y a plusieurs intimés, les exigences pour obtenir l'autorisation d'exercer un recours collectif doivent être respectées, envers chacun d'eux, pour que l'autorisation soit accordée contre ceux-ci.

11° Le représentant doit respecter quelques critères pour être considéré apte à ce rôle. Il doit avoir un intérêt personnel dans le dossier, être suffisamment compétent pour agir et ne pas être en conflit d'intérêts avec ceux qui constituent l'ensemble du groupe.

12° Il faut dans l'appréciation des critères d'autorisation garder à l'esprit les règles fondamentales de la proportionnalité.

Les parties impliquées comme intimées

[12] Les requérants ont amendé à cinq reprises depuis juillet 2013 leur requête en autorisation. Dans leur dernière version, la sixième, datée du 7 juillet 2014, ils requièrent désormais l'autorisation de poursuivre 37 parties intimées différentes et désirent mettre en cause les deux compagnies d'assurances du transporteur ferroviaire.

[13] Au fil du déroulement des procédures préalables à l'audition des arguments sur la requête en autorisation, les requérants se sont désistés de leur demande, avec la permission du Tribunal, contre plusieurs intimés préalablement impliqués. Il en reste tout de même un très grand nombre que les requérants classifient dans leur requête en différentes catégories. Il apparaît opportun de préciser ces catégories puisque même si les requérants allèguent des éléments généraux de responsabilité contre l'ensemble des intimés, ils précisent à plusieurs égards ce qu'ils considèrent, pour chaque catégorie d'intimés, être des fautes ou des faits plus spécifiques à chacune d'elles.

[14] Voici donc chacune des catégories d'intimés identifiées par les requérants dans leur requête:

- 14.1. Les intimés corporatifs Rail World;
- 14.2. Les intimés physiques Rail World;
- 14.3. Les intimés Irving Oil;
- 14.4. Les intimés World Fuel;
- 14.5. Les intimés producteurs de pétrole;
- 14.6. Les intimés locateurs de wagons;
- 14.7. L'intimé Canadien Pacifique;
- 14.8. L'intimé Procureur Général du Canada.

La suspension initiale du recours sous la LACC contre certains intimés

[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)².

[16] Elles ont ainsi déposé une demande de suspension³ 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;

² LRC (1985) ch. C-36.

³ Dossier C.S. 450-11-000167-134. Ordonnance initiale du 8 août 2013 et ordonnances subséquentes dont la dernière est en date du 15 avril 2015 et suspend les recours jusqu'au 15 décembre 2015..

- 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.

La suspension ultérieure en fonction d'un éventuel plan d'arrangement

[19] Depuis que le présent Tribunal a pris en délibéré cette affaire en vue de déterminer si le recours collectif doit être autorisé contre certains intimés, de nouveaux développements sont survenus dans le dossier du plan d'arrangement impliquant plusieurs des intimés liés des près ou de loin au transporteur MMA ou pouvant être impliqués dans la tragédie du 6 juillet 2013.

[20] Dans le cadre de ce dossier d'insolvabilité, plusieurs parties impliquées dans la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif semblent être sur la voie d'une entente avec les créanciers ou les victimes liés à la tragédie du 6 juillet 2013. C'est dans la foulée de ces démarches et discussions et en fonction d'une éventuelle proposition que la Cour supérieure siégeant en vertu des dispositions de la LACC et sous la présidence de notre collègue l'honorable Gaétan Dumas a, dans un premier temps, suspendu les procédures contre tous les intimés dans ce dossier pour une première période⁴ Cette suspension a été maintenue contre une grande partie des intimés, mais levée contre certains autres par le dépôt d'un plan d'arrangement⁵.

[21] Cette suspension a cessé d'avoir effet contre quelques-uns des intimés. Il apparaît maintenant approprié que le Tribunal rende jugement, à ce stade-ci, sur la demande d'autorisation uniquement contre les intimés ci-après énumérés:

1. World Fuel Services Corporation (WFS Corp.);

⁴ Ordonnance du 24 février 2015 dossier n° 450-11-000167-134.

⁵ Plan d'arrangement dossier no. 450-11-000167-134, 31 mars 2015.

2. World Fuel Services Inc.(WFS Inc.);
3. World Fuel Services Canada Inc. (WFS Can) ;
4. Petroleum Transport Solutions, LLC (Petroleum);
5. Western Petroleum Company (Western);
6. Strobel Strarostka Transfer LLC (SST);
7. DPTS Marketing LLC (DPTS);
8. Dakota Petroleum Transport Solution LLC (Dakota Petroleum);

Ainsi que l'intimée :

- Compagnie de Chemin de Fer Canadien Pacifique (CP).

[22] Tous ces intimés, sauf le CP sont décrits par les requérants dans la requête en autorisation comme les intimés World Fuel. Ils n'ont pas participé au plan d'arrangement déposé dans le dossier d'insolvabilité de MMA.

[23] Quant à tous les autres intimés dont la désignation apparaît encore dans l'entête du présent jugement, les procédures demeurent suspendues en raison de l'ordonnance en vertu de la LACC et du dépôt d'un plan d'arrangement auquel ces intimés participent et qui doit être soumis le 9 juin 2015 à une assemblée de créanciers. Le Tribunal n'a donc pas à se prononcer, tout au moins à ce stade-ci, sur la demande d'autorisation contre eux et n'aura peut-être jamais à le faire si la proposition est éventuellement acceptée par la majorité des créanciers et approuvée par le Tribunal.

[24] Bien que de nombreux efforts et du temps considérable ont été consacrés autant par les parties que par le Tribunal pour la préparation et l'audition de la preuve et des arguments sur la requête en autorisation du recours collectif, il n'y a donc lieu, à ce stade-ci, pour le Tribunal que de se pencher sur la demande d'autorisation à l'encontre des intimés World Fuel et de l'intimé CP.

Les intimés World Fuel

[25] Les requérants regroupent sous ce vocable « les intimés Word Fuel » plusieurs entités liées entre elles. Ils sont tous désignés au paragraphe 21 du présent jugement.

[26] Les requérants allèguent que ces intimés ont tous agi pour le compte de l'un ou l'autre et exerçaient un contrôle sur leurs filiales collectives, directement ou indirectement, pour le transport des liquides de schistes.

[27] Ils allèguent que chacun des intimés World Fuel est individuellement et solidairement responsable envers les requérants et les membres du groupe.

[28] De façon plus spécifique, les requérants reprochent aux intimés World Fuel, qu'il s'agisse des compagnies mères ou des filiales du groupe, les principaux éléments suivants :

- a) Ils étaient les vendeurs des liquides de schiste expédiés par les trains de CP et de MMA à partir du Dakota du Nord vers les raffineries Irving à St-Jean, Nouveau-Brunswick;
- b) Ils exploitaient des camions qui ont reçu des chargements de liquides de schiste des sites d'exploration et qui ont transporté ces produits pétroliers jusqu'au site de transbordement à Newtown au Dakota du Nord;
- c) Ils étaient les vendeurs, propriétaires et exportateurs de ces liquides de schiste et ont loué de plusieurs entités différentes des wagons-citernes (DOT-111) qui ont servi au transport de ces liquides de schiste par train.
- d) Ils étaient tous liés intimement l'un à l'autre dans l'exercice du commerce d'achat-vente des liquides de schiste et des opérations de transbordement et de transport de ces produits pétroliers vers les acheteurs;
- e) Ils ont contracté avec l'intimé CP pour le transport de ces produits pétroliers vers des raffineries de l'intimé Irving à St-Jean, Nouveau-Brunswick.
- f) Ils savaient que les liquides de schiste, acquis des différents producteurs et expédiés par train vers les raffineries de l'acheteur Irving, étaient très volatiles, explosifs et très dangereux. Malgré cela, ils n'ont pas fourni l'information adéquate quant à la classification et l'étiquetage de ces produits afin qu'ils soient transportés sécuritairement.
- g) En raison de la nature des produits transportés, ils savaient que des précautions additionnelles devaient être mises en place pour un transport par train sécuritaire, ce qu'ils n'ont pas fait. Au contraire, ils ont mal identifié les produits, loué des wagons-citernes non sécuritaires pour le transport de tels produits dangereux et ont choisi pour les transporter un transporteur non adéquat (MMA) possédant des équipements non sécuritaires, qui était mal assuré et avait une mauvaise réputation en matière de sécurité.

[29] De façon plus directe, en plus des reproches adressés de manière assez générale à l'ensemble des entités World Fuel, les requérants identifient plus spécifiquement la participation de chacune des entités du groupe de la manière suivante :

1. WFS Corp. Ils allèguent que cette entité, qui est la compagnie mère, a elle-même ou l'une de ses filiales vendu les liquides de schiste ou était propriétaire des liquides de schiste qui se sont déversés le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic et ont ainsi occasionné les dommages subis par les victimes.
2. WFS Inc. Ils allèguent que directement ou indirectement par l'entremise de filiales ou dans le cadre d'une co-entreprise, celle-ci effectuait le transport par camion des liquides de schiste des lieux de transbordement jusqu'à leur entreposage dans les wagons-citernes utilisés pour le transport par rails.
3. WFS Can. Ils allèguent que cette entreprise ou ses filiales directement ou indirectement vendaient ou étaient propriétaires des liquides de schiste qui ont causé les dommages lors de la tragédie du 6 juillet 2013.
4. PETROLEUM. Ils allèguent que cette entreprise est une filiale de l'une des entités WFS et qu'elle possède 50 % de l'entreprise DPTS.
5. WESTERN. Ils allèguent que cette compagnie, filiale de WFS Corp. ou WFS Inc. ou encore WFS Can. est celle qui a loué les wagons-citernes qui ont servi à transporter les liquides de schiste et que c'est elle qui les a confiés au transporteur CP.
6. SST. Ils allèguent que c'est cette entreprise qui a fait le transbordement des liquides de schiste vers les wagons-citernes au site de transbordement à Newtown.
7. DPTS. Ils allèguent que cet intimé serait le résultat d'une entreprise commune entre Dakota Plain Marketing et Petroleum Transport et qu'elle a ainsi agi comme acheteur, vendeur et entreposeur des produits pétroliers.
8. DAKOTA PETROLEUM. Ils allèguent aussi que cet intimé, qui serait le résultat d'une entreprise commune de Dakota Plain Transloading et Petroleum Transport Solution, a agi également en tant qu'acheteur et vendeur des produits pétroliers qui ont causé les dommages aux victimes.

[30] Lors des journées d'audition réservées pour l'argumentation de toutes les parties impliquées, il a été admis et reconnu que WFS Inc. est l'entité qui a vendu le pétrole brut ou les liquides de schiste à l'une des entités Irving et que Western est l'entité qui a loué, de différents fournisseurs, les wagons-citernes qui contenaient les

liquides de schiste lors du déversement et des explosions survenues à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013.

[31] Il appert, de la preuve qui a été soumise dans le cadre des requêtes en autorisation ou de la contestation par l'une ou l'autre des intimés, que c'est l'entité Western qui aurait contracté avec le transporteur ferroviaire CP⁶ et que les coûts pour ce transport ont été facturés à l'intimé WFS Inc.⁷

[32] Il appert également de la preuve présentée et des allégations dans la requête pour autorisation que c'est l'entité WFS Inc., laquelle est une filiale à part entière de WFS Corp. qui a vendu à Irving les liquides de schiste qui devaient être acheminés à St-John Nouveau-Brunswick pour y être raffinés.

[33] Dans le cadre de toutes les procédures et auditions pour la présentation de la requête en autorisation et de sa contestation, plusieurs des intimés du groupe World Fuel ont opté pour ne soumettre aucun élément de preuve et n'ont d'ailleurs fait aucune demande à ce sujet.

[34] Certains éléments de preuve présentés par d'autres intimés dont certains du groupe World Fuel établissent toutefois que WFS Inc., Western et toutes les autres entités regroupées par les requérants sous le vocable intimés World Fuel ont des liens directs et évidents entre elles⁸.

[35] Dans l'ensemble, ce que les requérants reprochent à l'une ou l'autre des entités World Fuel c'est que celles-ci, en tant que propriétaires, expéditeurs, transporteurs, vendeurs ou exportateurs des liquides de schiste, auraient d'abord mal identifié le produit qu'elles transportaient, vendaient ou mettaient en marché, qu'elles auraient ensuite fait un mauvais choix en ce qui concerne la catégorie de wagons-citernes (DOT-111) utilisés pour le transport de ces produits dangereux et enfin, qu'elles auraient opté pour un mauvais trajet et un mauvais transporteur pour acheminer à destination les produits qu'elles ont vendus à Irving.

Analyse et discussion quant aux intimés World Fuel

[36] Il y a suffisamment d'éléments, bien qu'à certains égards ceux-ci sont parfois plus ou moins précis, qui sont invoqués à l'encontre de certaines des entités World Fuel pour que de prime abord, on puisse considérer que celles-ci ont eu un rôle fort important à jouer dans l'identification et la qualification des liquides de schiste avant leur transfert, leur étiquetage, ainsi que leur transport (transporteur et trajet) et qu'en tant

⁶ Pièce CP-7.

⁷ Pièce CP-8.

⁸ Pièce DPH-1A et DPH-1B.

que propriétaires et vendeurs de ces liquides de schiste, leur responsabilité pourrait être engagée dans les dommages occasionnés lors du déraillement du 6 juillet 2013.

[37] Certes, la preuve reste à faire que la mauvaise identification ou qualification des liquides de schiste a eu un effet direct et immédiat ainsi qu'un rôle important sur les dommages subis par les victimes et les conséquences de la tragédie du 6 juillet 2013. Toutefois, cet aspect du dossier, qui reste à être analysé de façon plus spécifique et approfondie lors d'un éventuel procès, ne doit pas, à ce stade-ci, être écarté ou mis de côté par le Tribunal compte tenu des critères qui doivent être appliqués dans l'étude d'une demande d'autorisation d'exercer un recours collectif.

[38] Le Tribunal est aussi certainement justifié de sérieusement se demander s'il y a véritablement existence d'une faute dans le fait de transporter ce genre de liquides de schiste dans des wagons-citernes (DOT-111). Ces wagons-citernes (DOT-111) sont encore autorisés ou acceptés par les autorités réglementaires américaines et canadiennes malgré certains constats ou recommandations qui seraient à l'effet contraire vu leur potentielle fragilité.

[39] Il reste encore aux requérants à démontrer que l'usage de wagons-citernes différents de ceux qui ont été utilisés aurait permis que soient évités ou limités les dommages occasionnés lors du déraillement du 6 juillet 2013. Ce sera le rôle du juge du fond, suite à la présentation d'une preuve complète, plus détaillée et de façon fort probablement contradictoire, d'en arriver à une conclusion définitive à ce sujet.

[40] Les reproches qui sont formulés par les requérants à l'encontre des intimés World Fuel pour avoir choisi un transporteur ferroviaire ou un trajet dont le contrôle était exercé par une entreprise inadéquate avec une mauvaise réputation et non suffisamment assurée, sont, à première vue, sérieux et pourraient faire l'objet d'une preuve qui, si elle était concluante, permettrait possiblement d'établir l'existence d'un lien de causalité entre la faute et certains des dommages invoqués ne serait-ce qu'au niveau de l'aggravation de ceux-ci.

[41] Les éléments allégués par les requérants qui laissent voir que c'est l'intimé Western qui a spécifiquement choisi entre deux trajets différents soit celui qui était la propriété de MMA et celui sous le contrôle d'un autre transporteur, le Canadien National et qui a opté pour le trajet possédé par MMA et qui, par voie de conséquence a choisi ce transporteur, ne créent pas en soi automatiquement un lien de responsabilité. Toutefois, de telles allégations sont sérieuses et la preuve de leur véracité et de leur influence sur la responsabilité, bien qu'elle reste à faire, à analyser et à évaluer, permet toutefois, au stade de l'autorisation, de considérer que cela est suffisant pour que des procédures soient autorisées.

[42] Le recours envisagé par les requérants et pour lequel ils requièrent l'autorisation de l'exercer de manière collective, est fondé essentiellement sur des notions de responsabilité extracontractuelle. Le Tribunal considère qu'il apparaît justifié, à ce stade-ci, en fonction des allégations formulées par les requérants, de toutes les circonstances invoquées et des conséquences importantes des événements qui se sont produits le 6 juillet 2013, d'accorder aux requérants la permission de poursuivre certains intimés du groupe World Fuel mais de refuser cette autorisation contre d'autres du même groupe.

[43] Il faut accepter et donner aux requérants l'opportunité de démontrer que certains intimés World Fuel en tant qu'acheteurs, expéditeurs, vendeurs des liquides de schiste auraient été négligents dans leur façon dont ils ont identifié les produits, dans leur choix des véhicules de transport et des routes pour acheminer leurs produits et dans leur choix du transporteur qui s'est avéré négligent.

[44] Évidemment, rien ne garantit que le recours, même s'il est autorisé contre certains intimés World Fuel, sera éventuellement accueilli. Tout dépendra de l'ensemble de la preuve qui sera présentée, particulièrement en ce qui concerne le lien de causalité et les conséquences de plusieurs éléments reprochés dont la mauvaise identification ou l'étiquetage des liquides de schiste, la mauvaise utilisation de wagons-citernes (DOT-111) qui, bien qu'ils étaient réglementaires, pouvaient possiblement être quand même dangereux ou inadéquats. Il restera aussi à démontrer que l'utilisation de tels wagons a eu comme conséquence que des dommages ont été causés ou aggravés par rapport à l'utilisation d'autres types de wagons-citernes qui auraient pu ou dû être utilisés parce que plus sécuritaires.

[45] Le Tribunal est d'avis, bien qu'il est loin d'être certain qu'en fin de compte les requérants seront en mesure d'en faire une démonstration prépondérante, que les allégations sérieuses faites par les requérants quant aux erreurs ou fautes qui auraient été commises dans la classification et l'étiquetage des produits, celles alléguées quant à l'utilisation de wagons-citernes (DOT-111) et quant au choix du trajet et par voie de conséquence du transporteur, sont sérieuses et que si elles sont démontrées cela pourrait amener une responsabilité extracontractuelle.

[46] En fonction des critères habituels c'est-à-dire l'existence simultanée d'une faute, d'un lien de causalité et des dommages qui en résultent et en tenant compte des principes et critères permettant d'autoriser un recours de façon collective, il y a lieu de considérer que ces critères sont respectés et qu'à l'encontre des entités WFS Corp., WFS Inc., WFS Can. ainsi que de l'entité Western, l'autorisation d'exercer un recours collectif doit être accordée.

[47] Toutefois, en ce qui concerne les autres filiales ou entités World Fuel, soit Petroleum, SST, DPTS, et Dakota Petroleum, les allégations formulées et fautes

reprochées à celles-ci sont trop générales, pas suffisamment spécifiques. L'implication de ces entités dans le processus et les fautes reprochées n'apparaissent pas suffisamment claires pour que le Tribunal puisse considérer qu'en tant qu'acheteurs, vendeurs ou transporteurs des pétroles de schiste elles ont eu une participation qui d'une façon quelconque, pourrait leur être reprochée au niveau d'une faute directe. L'autorisation ne sera donc pas accordée contre ces dernières entités World Fuel.

L'intimé Canadien Pacifique

[48] Aux paragraphes 53.8.30 et suivants jusqu'au paragraphe 53.8.56 de la cinquième requête amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif, les requérants précisent ce qu'ils considèrent être les éléments et les motifs justifiant la responsabilité de CP dans la tragédie de Lac-Mégantic et dans les dommages qui en ont résulté.

[49] Ces allégations, plus spécifiques à l'intimé CP, font suite à toute une série d'autres plus générales et par lesquelles les requérants reprochent à l'ensemble des intimés dont le CP une négligence générale et une absence de prudence dans toutes les circonstances qui ont précédé la tragédie et qui sont liées à la nature et l'identification des liquides de schiste transportés, au comportement imprudent de toutes les entités impliquées à toutes les étapes de la production, de l'étiquetage, du transbordement, du transport de ces liquides de schiste dont entre autres le choix des transporteurs ainsi que le choix du trajet.

[50] Les requérants pointent toutefois l'intimé CP de façon plus spécifique aux paragraphes plus haut décrits et classifient l'ensemble des reproches à son encontre en cinq catégories ainsi décrites :

- 50.1. La réorganisation corporative de CP et les mises à pied importantes d'employés incluant des employés responsables de la sécurité ferroviaire et de l'entretien des trains;
- 50.2. Les liens d'affaires entre le CP et divers intimés World Fuel dans le développement d'installations pour le transport ferroviaire de quantités importantes des pétroles de schiste.
- 50.3. Les liens d'affaires entre le CP et les intimés MMA.
- 50.4. La connaissance par le CP du haut degré de volatilité et la nature explosive des pétroles de schistes transportés.

50.5. La décision de l'intimé CP d'ignorer les problèmes relatifs aux défauts de la locomotive utilisée par MMA pour tirer le convoi ferroviaire.

[51] Outre ces allégations des requérants quant à certains faits qui selon eux seraient liés et justifieraient la responsabilité de l'intimé CP dans la tragédie du 6 juillet 2013 et dans les dommages qui ont résulté du déraillement, ceux-ci reprochent à l'intimé CP au paragraphe 55 de la requête et plus spécifiquement aux sous-paragraphe D) a) jusqu'au sous-paragraphe D) l) de ce paragraphe les fautes suivantes :

- a) Bien que le CP était familier avec la voie ferrée où s'est produit le déraillement en tant qu'ancien propriétaire de celle-ci et sachant qu'il s'agissait d'une voie exemptée il a, malgré tout, sous-contracté avec MMA connaissant le mauvais dossier sur le plan sécurité de celle-ci et le fait qu'elle détenait une couverture d'assurance inadéquate.
- b) Le CP a fait défaut de retenir les services d'un transporteur ferroviaire qualifié, sécuritaire, solvable et assuré adéquatement en cas de dommages substantiels.
- c) Le CP a fait défaut ou négligé de prendre les précautions raisonnables pour s'assurer que les liquides de schiste soient transportés adéquatement et de façon sécuritaire.
- d) Le CP a fait défaut ou négligé de s'assurer que les liquides de schiste étaient adéquatement identifiés et transportés en tant que matière dangereuse.
- e) Le CP a fait défaut ou négligé de prendre les mesures raisonnables et appropriées pour s'assurer que les liquides de schiste n'étaient pas transportés dans des wagons-citernes de type DOT-111 ou à tout le moins dans des wagons-citernes DOT-111 adéquatement renforcés en cas de collision.
- f) Le CP a fait défaut de retenir les services d'un transporteur ferroviaire qualifié ayant un bon dossier en matière de sécurité pour le transport de liquides de schiste.
- g) CP a fait défaut de retenir les services d'un transporteur ferroviaire sécuritaire et qualifié qui avait pourvu ses trains de suffisamment de personnel afin que ceux-ci ne les laissent pas sans surveillance lorsqu'ils transportaient des matières dangereuses et explosives.

- h) Le CP a fait défaut ou négligé de retenir les services d'un transporteur ferroviaire sécuritaire et qualifié qui n'utilisait que des locomotives en bon état plutôt que de contracter avec MMA laquelle avait un mauvais dossier en matière de sécurité et dont les voies ferroviaires étaient considérées être des voies exemptées.
- i) Le CP avait une obligation de retenir un transporteur ferroviaire sécuritaire et qualifié, respectant les normes réglementaires et reconnues dans l'industrie et qui était bien classé dans le domaine en matière de sécurité.
- j) Le CP a fait défaut ou a négligé d'inspecter adéquatement le convoi ferroviaire et la voie ferrée avant de contracter avec MMA pour le transport des liquides de schiste sur les voies ferrées de MMA.
- k) Le CP a fait défaut ou négligé d'identifier les risques d'un déraillement du convoi ferroviaire compte tenu des circonstances alors qu'il était raisonnable d'envisager et de prévenir un tel incident.
- l) Le CP a permis qu'une situation dangereuse existe alors qu'il aurait été possible, s'il avait fait les efforts raisonnables, de prévenir le déraillement ou de limiter l'étendue des dommages qui en ont résulté.

Analyse et discussion quant à l'intimé CP

[52] De l'ensemble des allégations formulées par les requérants pour justifier les éléments qu'ils considèrent être le fondement de la responsabilité de CP ainsi que les fautes reprochées à cet intimé, le C.P. considère et plaide qu'essentiellement les requérants fondent leur demande d'autorisation à son encontre sur deux théories juridiques. Autrement dit, au yeux de CP la théorie de la cause des requérants repose sur deux fondements.

52.1. D'abord, l'intimé CP a lui-même commis des fautes engageant sa responsabilité en raison des dispositions de l'article 1457 C.c.Q.

52.2. Ensuite le CP est responsable pour les fautes commises par le transporteur ferroviaire avec qui il a fait affaires soit MMA.

[53] L'essentiel des reproches formulés par les requérants à l'encontre de CP en ce qui concerne ses propres agissements se résume essentiellement ainsi :

- 53.1. Le CP aurait commis des fautes entraînant sa responsabilité parce qu'il a accepté, en tant que partenaire d'affaires des intimés World Fuel, de transporter des liquides de schiste lesquels étaient, à sa connaissance, très volatiles et de nature explosive, sans que ces liquides soient adéquatement identifiés.
- 53.2. Le CP a également accepté, en tant que partenaire des intimés du groupe World Fuel, de transporter ces liquides de schiste dans des wagons-citernes inadéquats, bien qu'ils respectaient les normes réglementaires.
- 53.3. De plus, le CP, en tant que partenaire de Western lui a proposé un trajet pour le transport des liquides de schiste jusqu'aux raffineries Irving au Nouveau-Brunswick sachant fort bien que l'utilisateur de ce trajet et propriétaire des voies ferrées qui le constituent et des équipements qui y circulent, était mal assuré, peu solvable, utilisait des équipements en mauvais état et ces voies ferrées n'étaient pas en bonne condition.
- 53.4. Enfin, le CP savait que cette compagnie, MMA, utilisait ses équipements avec un seul mécanicien conducteur.

[54] Plusieurs des allégations à l'encontre de CP sont vagues, imprécises et de nature trop générale pour que l'on puisse les considérer de façon sérieuse et en arriver à la conclusion qu'il s'agit de véritables faits, donnant ouverture à une autorisation.

[55] Il n'en demeure pas moins toutefois, eu égard aux éléments allégués, que si les requérants sont en mesure de démontrer que le CP et les intimés World Fuel collaborent de façon habituelle pour l'expédition de produits pétroliers et que le CP, en raison de sa connaissance du réseau ferroviaire et de la compagnie MMA qui l'opérait dans le secteur de Lac-Mégantic et de sa connaissance de la manière dont celle-ci effectuait ses opérations, ne pouvait ignorer les risques considérables qui en découlaient il est alors loin d'être impossible que cela puisse constituer les fondements d'une éventuelle responsabilité extracontractuelle de CP.

[56] Évidemment, il faudrait joindre ces éléments aux allégations selon lesquelles les intimés World Fuel et plus particulièrement Western ont contracté avec le CP pour que celle-ci lui transmette des propositions monétaires quant au transport des liquides de schiste et que c'est sur les recommandations de CP que les routes ont été déterminées.

[57] Il est possible, en fonction de la preuve qui sera présentée quant à toutes les discussions, négociations, démarches qui ont eu lieu entre les intimés World Fuel et le CP pour la finalisation des ententes de transport, qu'un tribunal arrive à la conclusion que le CP aurait dû, tant en fonction de ses liens avec les intimés World Fuel que ceux

avec MMA informer de façon plus approfondie les intimés World Fuel des risques plus élevés de choisir MMA.

[58] Il est possible qu'un tribunal puisse en arriver à la conclusion que le CP, spécialiste du domaine du transport ferroviaire, fortement impliqué dans le transport régulier de produits pétroliers dont les liquides de schiste, utilisateur et transporteur fréquents de wagons-citernes (DOT-111), ait pu être négligent ou commettre une faute en n'informant pas adéquatement son cocontractant Western des risques et des dangers d'utiliser le trajet exploité par MMA plutôt que celui plus long, plus dispendieux d'un autre transporteur plus solvable et plus important le Canadien National. Cette possibilité existe malgré les règles fort particulières et très spécifiques au domaine du transport ferroviaire.

[59] De plus, si les requérants sont en mesure de démontrer, en fonction et en lien avec l'évolution des normes, des règles et des usages en matière de transport de produits pétroliers, que les wagons-citernes (DOT-111), bien qu'ils étaient réglementaires, n'étaient quand même pas suffisamment sécuritaires pour être utilisés de façon raisonnable et adéquate, particulièrement en milieu urbain, il est alors possible qu'un Tribunal, devant une telle preuve, puisse également en arriver à la conclusion qu'il y a faute de la part du transporteur principal, partenaire important de l'expéditeur, autant dans le choix ou les conseils soumis pour le trajet, que dans les équipements utilisés.

[60] Il n'y a évidemment rien de certain quant au sort d'un éventuel recours, d'autant qu'en plus de devoir prouver des fautes de la part du CP, les requérants devront également démontrer que ces fautes ont un lien direct de causalité avec les dommages survenus. Toutefois, il y a certes de la part des requérants une cause défendable à ce stade-ci du dossier.

[61] À ce sujet, on retrouve, bien qu'ils soient à certains égards assez tenus, divers liens qui pourraient justifier que les éléments de faute reprochés au CP particulièrement quant à l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 ont aggravé les dommages qui sont survenus par rapport à ce qu'aurait été l'utilisation d'autres wagons du même type, mais toutefois renforcés.

[62] Les requérants ne spécifient pas de manière directe ni très claire que l'usage de wagons renforcés aurait eu comme conséquence une moins grande étendue des dommages survenus lors du déraillement. Toutefois, il est possible, en lisant ensemble certains des éléments reprochés soit à tous les intimés ou spécifiquement à CP, de considérer l'existence d'éléments d'une preuve à cet effet. On retrouve ces éléments aux paragraphes 55 A. a. 1 b), ainsi qu'aux paragraphes 53.7, 53.8, 55 A. i), 55 C. h), 55 D. e) de la 5^e requête amendée.

[63] Il est important de souligner que les requérants n'invoquent, à l'encontre de CP aucun lien contractuel et que leur recours contre cet intimé est fondé exclusivement sur une responsabilité extracontractuelle qu'aurait le CP envers eux.

[64] Les requérants, sans même être en mesure de produire ni d'établir autrement qu'en le mentionnant, l'existence d'un véritable sous-contrat entre le CP et MMA invoquent quand même un tel lien de droit entre ces deux transporteurs ferroviaires.

[65] En fonction de la preuve permise par le Tribunal et plus particulièrement eu égard à la déclaration assermentée produite par un représentant de CP, Monsieur James Clément, la preuve est faite que la relation juridique entre le transporteur initial, le CP et le transporteur subséquent MMA est régie par les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*⁹ et par le connaissance dont la preuve a été permise (pièce CP-7).

[66] Les allégations des requérants quant à l'existence d'un réel sous-contrat entre le CP et MMA sont contredites par le témoignage de Monsieur James Clément ainsi que par le connaissance lui-même (pièce CP-7). De plus, le régime législatif qui détermine la majorité des obligations et des règles qui s'appliquent en matière de transport ferroviaire, spécifie l'existence et la nature des liens entre les différentes compagnies de chemin de fer.

[67] Il apparaît donc, à première vue, difficile de reprocher directement à CP les fautes directes qu'aurait commises MMA puisqu'en matière de responsabilité extracontractuelle au Québec, la responsabilité pour la faute d'autrui est limitée aux cas prévus aux articles 1459, 1460, 1461 et 1463 C.c.Q.

[68] Il n'existe pas, en droit québécois, de responsabilité civile extracontractuelle à l'égard des tiers pour une faute commise par un sous-contractant. Toutefois, même si ce genre de responsabilité n'existe pas de prime abord, le Tribunal est d'avis qu'il demeure possible, dans certains cas, de reprocher de manière extracontractuelle, non pas la faute du sous-contractant, mais plutôt la négligence ou l'insouciance du contractant principal dans le choix de celui à qui il confiera une partie de l'exécution du contrat. Cela est possible surtout si le contractant principal sait ou devrait raisonnablement savoir que cet exécutant est particulièrement négligent, est affublé d'une mauvaise réputation ou est mal outillé pour assumer l'exécution d'une partie du contrat.

[69] Dans le présent cas, le Tribunal considère qu'à plusieurs égards ce n'est pas tant la responsabilité pour les gestes posés par MMA que les requérants reprochent ou peuvent reprocher à CP, mais plutôt le fait que le CP n'aurait jamais dû conseiller,

⁹ L.C. 1996 ch. 10.

suggérer ou même accepter que MMA transporte les liquides de schistes sur ses voies ferrées.

[70] Le CP plaide qu'en raison des dispositions de la *Loi sur les transports du Canada*, il n'avait pas d'autre choix que d'accepter, si c'était le trajet déterminé par l'expéditeur, de transférer à MMA les wagons qu'il avait transportés sur ses propres voies.

[71] Bien que cela soit exact, il n'en demeure pas moins qu'en fonction de la preuve qui pourrait être présentée de façon élaborée et complète lors d'un éventuel procès, il est possible qu'un Tribunal conclut qu'en tant que partenaire principal, au niveau du transport, des intimés World Fuel, le CP aurait quand même dû les informer adéquatement, plus particulièrement Western et WFS Inc. des risques, dangers et lacunes chez MMA et à tout le moins, après les avoir informés adéquatement, leur permettre d'effectuer un réel choix éclairé quant aux trajets et transporteurs possibles pour acheminer les liquides de schiste jusqu'à leur destination ultime au Nouveau-Brunswick.

[72] Il ne s'agit pas d'une responsabilité pour le fait d'autrui, mais d'une possible responsabilité pour une faute extracontractuelle dans le choix du sous-contractant.

[73] Le Tribunal est donc d'opinion qu'en fonction des éléments allégués par les requérants à l'encontre de CP ils ont démontré l'existence d'une cause défendable à son encontre et en conséquence l'autorisation d'exercer un recours collectif contre le CP doit être accordée.

Les questions que devra se poser le Tribunal sur la responsabilité et les dommages dans le cadre du recours collectif

[74] Le Tribunal ayant établi que l'autorisation doit être accordée aux requérants d'exercer un recours collectif contre les intimés WFS Corp., WFS Inc., WFS Can., Western ainsi que CP, il s'agit maintenant de préciser ce sur quoi le juge du fond devra se pencher c'est-à-dire quelles sont les principales questions qui seront traitées collectivement et quelles conclusions recherchées s'y rattachent.

[75] En fonction des éléments plus haut décrits, le Tribunal est d'avis, eu égard aux faits allégués, à la preuve autorisée dans le cadre de la requête en autorisation et en tenant compte de la suspension des procédures concernant de très nombreux intimés que les principaux points sur lesquels devra porter le débat doivent être, quant à l'aspect responsabilité et ensuite quant aux dommages définis ainsi :

- 75.1. Les intimés World Fuel ont-ils agi raisonnablement pour que les liquides de schistes qu'ils acheminaient par transport ferroviaire jusqu'à St-Jean au Nouveau-Brunswick soient classifiés et étiquetés adéquatement dans le

respect de la législation et des règlements concernant le transport des matières dangereuses?

- 75.2. Les liquides de schistes acheminés par transport ferroviaire à la demande des intimés World Fuel étaient-ils adéquatement classifiés et étiquetés?
- 75.3. Si les liquides de schistes transportés à la demande des intimées 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?
- 75.4. Les intimés World Fuel ont-ils agi raisonnablement pour s'assurer que les liquides de schiste qu'ils acheminaient à partir de Newtown au Dakota du Nord jusqu'à St-John au Nouveau-Brunswick allaient être transportés de manière adéquate et en toute sécurité?
- 75.5. Les intimés World Fuel et l'intimé CP savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?
- 75.6. Les intimés World Fuel et l'intimé CP savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de Newport Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick étaient plus volatiles, explosifs et inflammables que du pétrole brut typique?
- 75.7. Les intimés World Fuel et l'intimé CP ont-ils été négligents en permettant que les liquides de schistes acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord vers St-Jean au Nouveau-Brunswick le soient dans des wagons-citernes DOT-111?
- 75.8. 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?
- 75.9. L'intimé CP a-t-il été négligent dans le cadre de ses discussions et négociations avec les intimés World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de 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?

75.10. Les intimées World Fuel et l'intimé CP ont-ils été négligents 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?

[76] Quant à l'aspect des dommages, en fonction des allégations de la requête pour autorisation, des représentations faites tant par les requérants que par les intimés et de toutes les circonstances de ce dossier, il apparaît approprié que le Tribunal étudie collectivement les questions suivantes :

76.1. Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres remèdes que peuvent réclamer les membres du recours collectif.

76.2. 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?

[77] Le Tribunal, eu égard aux allégations, aux circonstances de ce dossier et à la nature du recours ne considère toutefois pas que les requérants ont démontré une réelle possibilité que des dommages-intérêts exemplaires ou punitifs puissent être accordés.

[78] En droit civil québécois et en fonction des dispositions de l'article 1621 C.c.Q. des dommages-intérêts punitifs ne peuvent être accordés que si un texte législatif spécifique en permet l'attribution. Le seul texte législatif en droit québécois qui pourrait donner ouverture à de tels dommages punitifs est celui de l'article 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*¹⁰.

[79] Cet article prévoit que :

« Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnue par la présente charte confère à la victime le droit d'obtenir la cessation de cette atteinte et la réparation du préjudice moral et matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte illicite et intentionnelle, le Tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts punitifs. »

[80] Pour que des dommages-intérêts punitifs puissent être accordés, il faut donc que soit allégué et par la suite prouvé qu'il y a eu une atteinte illicite à un droit ou une liberté et que cette atteinte est intentionnelle.

¹⁰ LRQ c. C-12.

[81] Il n'y a aucune allégation ni aucun fait mentionné dans la cinquième requête amendée pour autorisation qui fasse état d'une telle atteinte illicite et intentionnelle de la part de l'un ou l'autre des intimés.

[82] Dans ces circonstances, les requérants n'ont pas démontré les éléments permettant au Tribunal d'analyser et d'accorder, quelle que soient l'importance et la gravité de la tragédie du 6 juillet 2013, des dommages-punitifs aux victimes.

[83] Celles-ci peuvent collectivement tenter d'obtenir de certains intimés World Fuel et de CP des dommages compensatoires, mais ne sont pas justifiées de requérir des dommages-intérêts punitifs.

Le groupe dont les membres seront liés par jugement

[84] À plusieurs étapes pendant le déroulement des procédures et lors des auditions relatives à la demande d'autorisation, les parties ont fait diverses représentations au Tribunal quant à la description idéale du groupe dont les membres seront liés par tout jugement relatif au recours collectif.

[85] La majorité des intimés n'avaient aucune représentation à faire quant à la constitution du groupe mais certains d'entre eux ont fait des représentations quant aux suggestions et recommandations formulées par les requérants et quant à la description soumise dans les conclusions de leur requête en autorisation.

[86] Le Tribunal est d'avis, et cet aspect n'a pas vraiment fait l'objet de contestation sérieuse, que les requérants sont véritablement en mesure, en tant que représentants du groupe, d'assurer une représentation adéquate des membres.

[87] L'importance du recours, le très grand nombre de victimes potentielles, la nature et les différences qui peuvent exister entre diverses catégories de victimes, bien qu'elles ont toutes un intérêt à poursuivre les véritables responsables de leurs dommages, font en sorte que conformément aux dispositions de l'article 1003 c) C.p.c., la composition du groupe rend difficile et même peu pratique l'application des articles 59 et 67 du Code de procédure civile. Il s'agit aux yeux du Tribunal, bien que l'intimé CP a plaidé le contraire, d'un cas évident d'application des dispositions relatives aux recours collectifs. C'est précisément une des situations que le législateur a envisagée lorsqu'il a instauré les règles relatives aux recours collectifs.

[88] Tant certains intimés World Fuel que l'intimé CP se sont opposés à la description proposée par les requérants. Ces intimés ont entre autres soulevé quant à cette description certaines faiblesses. Elles ont particulièrement souligné que la description proposée n'a pas d'assise territoriale à moins d'accepter que l'entièreté de la ville de Lac-Mégantic fasse partie de la zone pertinente ce qui, selon eux, est excessif.

[89] Elles ont également souligné que le lien de rattachement avec la ville de Lac-Mégantic des membres du groupe proposé est trop incertain. Elles se plaignent aussi que la description du groupe ratisse trop large particulièrement lorsqu'il est fait état des gens qui étaient présents à Lac-Mégantic au moment du sinistre, ce qu'ils considèrent excessif.

[90] Les intimés considèrent aussi que l'utilisation des termes « who have suffered a loss » dans la description fait dépendre celle du groupe de l'issue du litige, ce qui n'est pas acceptable.

[91] Enfin, ils soumettent que l'utilisation des termes « or indirectly » est trop vague et rend la description du groupe trop incertaine.

[92] Au fil du déroulement des procédures, les requérants ont modifié quelque peu la description du groupe et dans leur cinquième et dernière requête amendée datée du 7 juillet 2014, ils décrivent ainsi le groupe qu'ils proposent :

« All persons and entities (natural persons, legal persons established for a private interest, partnerships or associations which had no more than 50 employees during the 12-month period preceding the Motion for Authorization) residing in, owning or leasing property in, operating a business in or being employed by a person resident in or a business located in Lac-Mégantic , and/or were physically present in Lac-Mégantic (...) on July 6, 2013, the date of the train derailment (The train Derailment ») [including their estate, successor, spouse or partner, child, grandchild, parent, grandparent and sibling], or any other group to be determined by the Court; »

[93] Les requérants, suite aux auditions relatives à leur demande d'autorisation et en fonction des représentations faites par certains intimés et probablement à la suite de discussions avec certains d'entre eux ont donc reformulé la description suggérée du groupe.

[94] Le Tribunal considère que la dernière recommandation suggérée par les requérants apparaît raisonnable. Pour l'essentiel elle décrit adéquatement l'ensemble des victimes qu'ils veulent représenter, et ce, en fonction des éléments connus à ce stade-ci.

[95] Il importe de souligner que dans le cadre de l'exercice d'un recours collectif, le Tribunal peut revenir sur le jugement d'autorisation et modifier ou scinder le groupe en tout temps et même d'office si les circonstances l'exigent (art. 1022 C.c.Q.).

[96] Bien que la désignation suggérée par les requérants soit formulée en anglais puisque leur requête pour autorisation est entièrement rédigée dans cette langue malgré que l'ensemble des victimes soit francophone le Tribunal considère qu'il est plus

approprié en fonction des membres du groupe, d'éventuels avis publics et de toutes les circonstances de définir le groupe en langue française.

[97] Le groupe sera donc ainsi décrit :

- 97.1. « Toutes les personnes et entités (personne physique, personne morale de droit privé, société ou association lesquelles ne comportaient pas plus de 50 employés durant les 12 mois précédant la requête pour autorisation), résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise ou qui étaient employées par une personne résidante ou dans une entreprise située à Lac-Mégantic ou qui étaient physiquement présentes à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 date du déraillement ferroviaire [incluant leur succession, héritiers, époux ou conjoint, enfants, petits-enfants, parents, grands-parents ou frères et sœurs], ou tout autre groupe à être déterminé par le Tribunal. »

[98] Cette description a le mérite de ne pas faire dépendre l'existence ou la description du groupe de l'issue du litige. Elle exclut les termes trop vagues, précise bien dans le temps et dans l'espace les membres du groupe sans trop le restreindre, mais également en évitant une assise territoriale trop vaste tout en tenant compte des conséquences dramatiques de la tragédie sur la communauté de Lac-Mégantic dans son ensemble.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[99] **ACCUEILLE** partiellement la cinquième requête amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif.

[100] **PREND ACTE** de la suspension des recours à l'encontre de nombreux intimés en raison des ordonnances prononcées par l'honorable Gaétan 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.

[101] **AUTORISE** l'exercice d'un recours collectif par voie d'une requête introductive d'instance en dommages-intérêts à l'encontre des intimés World Fuel Services Corporation (WFS Corp.), World Fuel Services inc. (WFS Inc.), World Fuel Services Canada inc. (WFS Can.), Western Petroleum company (Western) et Compagnie de Chemin de fer Canadien Pacifique (CP).

[102] **REFUSE** l'autorisation d'exercer un recours collectif à l'encontre des intimés Petroleum Transport Solution, LLL (Petroleum), Strobel Straroska Transfer LLL (SST), DPTS Marketing LLL (DPTS) et Dakota Petroleum Transport Solution LLL (Dakota Petroleum). **SANS frais.**

[103] **ATTRIBUE** aux requérants Guy Ouellet, Serge Jacques et Louis-Serge Parent le statut de représentants des personnes incluses dans le groupe ci-après décrit :

- 103.1. « Toutes les personnes et entités (personne physique, personne morale de droit privé, société ou association lesquelles ne comportaient pas plus de 50 employés durant les 12 mois précédant la requête pour autorisation), résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise ou qui étaient employées par une personne résidante ou une entreprise située à Lac-Mégantic ou qui étaient physiquement présentes à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 date du déraillement ferroviaire [incluant leur succession, héritiers, époux ou conjoint, enfants, petits-enfants, parents, grands-parents ou frères et sœurs], ou tout autre groupe à être déterminé par le Tribunal. »

[104] **IDENTIFIE** les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement de la manière suivante :

- 104.1. Les intimés World Fuel ont-ils agi raisonnablement pour que les liquides de schistes qu'ils acheminaient par transport ferroviaire jusqu'à St-Jean au Nouveau-Brunswick soient classifiés et étiquetés adéquatement dans le respect de la législation et des règlements concernant le transport des matières dangereuses?
- 104.2. Les liquides de schistes acheminés par transport ferroviaire à la demande des intimés World Fuel étaient-ils adéquatement classifiés et étiquetés?
- 104.3. Si les liquides de schistes transportés à la demande des intimés 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?
- 104.4. Les intimés World Fuel ont-ils agi raisonnablement pour s'assurer que les liquides de schiste qu'ils acheminaient à partir de Newtown au Dakota du Nord jusqu'à St-John au Nouveau-Brunswick allaient être transportés de manière adéquate et en toute sécurité?
- 104.5. Les intimés World Fuel et l'intimé CP savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés à partir de Newport, Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick dans les wagons-citernes DOT-111 étaient mal classifiés et identifiés?
- 104.6. Les intimés World Fuel et l'intimé CP savaient-ils ou auraient-ils dû savoir que les liquides de schiste acheminés par transport ferroviaire à partir de Newport Dakota du Nord vers St-John au Nouveau-Brunswick étaient plus

volatiles, explosifs et inflammables que du pétrole brut typique?

- 104.7. Les intimés World Fuel et l'intimé CP ont-ils été négligents en permettant que les liquides de schistes acheminés à partir de Newport au Dakota du Nord vers St-Jean au Nouveau-Brunswick le soient dans des wagons-citernes DOT-111?
- 104.8. 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?
- 104.9. L'intimé CP a-t-il été négligent dans le cadre de ses discussions et négociations avec les intimés World Fuel pour le choix du trajet afin d'acheminer les liquides de schiste de 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?
- 104.10. Les intimés World Fuel et l'intimé CP ont-ils été négligents 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?
- 104.11. Quelle est la nature et l'étendue des dommages et autres remèdes que peuvent réclamer les membres du recours collectif?
- 104.12. 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?

[105] **IDENTIFIE** les conclusions recherchées de la manière suivante :

« **ACCUEILLIR** le recours collectif des requérants et des membres du groupe;

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

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

CONDAMNER les intimés à payer les intérêts légaux et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. sur les sommes ci-haut mentionnées depuis la date de la signification de la requête pour autorisation d'un recours collectif.

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

ORDONNER que les demandes individuelles des membres du groupe fassent l'objet d'une liquidation collective si la preuve le permet ou subsidiairement d'une liquidation individuelle.

CONDAMNER les intimés à supporter les frais du présent recours y compris les frais d'expertise et les frais d'avis et de publication.

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


[106] **DÉCLARE** que tous les membres du groupe qui n'ont pas demandé une exclusion soient liés par tout jugement rendu visant le recours collectif selon les conditions prévues par la loi.

[107] **FIXE** le délai d'exclusion à 60 jours à compter de la date de publication de l'avis aux membres, date à laquelle les membres du groupe qui n'ont pas exercé leurs moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à être rendu.

[108] **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 1006 C.p.c. dans les 60 jours à compter du jugement dans le journal La Presse (édition nationale), Le Devoir, La Tribune, l'Écho de Frontenac et le Journal de Québec.

[109] **RÉFÈRE** le dossier au juge en chef afin que celui-ci fixe le district dans lequel le recours sera exercé.

[110] **LE TOUT avec dépens** à l'encontre des intimés WFS Corp., WFS Inc., WFS Can. Western et CP y compris les frais de publication de l'avis.


MARTIN BUREAU, J.C.S.

Dates d'audience : 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20 juin 2014 et 25 août 2014

Me Daniel Larochelle
Me Jeff Orenstein
CLG

Me Joël Rochon
Rochon Genova

Procureurs pour les requérants
GUY OUELLET
SERGE JACQUES
LOUIS-SERGES PARENT

Me Laurent Nahmiash
Me Mélanie Jacques
Dentons Canada
Procureurs pour les intimés
RAIL WORLD INC.
RAIL WORLD HOLDINGS, LLC
EARLSTON ASSOCIATES LLP
PEA VINE CORPORATION
EDWARD BURKHARDT
ROBERT GRINDROD
GAINOR RYAN
DONALD GARDNER JR.
JOE MCGONICLE
CATHY ALDANA

Mes Yves Martineau
Me Frédéric Paré
Me Caroline Plante
Stikeman & Elliot
Procureurs pour les intimés
WESTERN PETROLEUM COMPANY
WORLD FUEL SERVICES CANADA, INC.
WORLD FUEL SERVICES CORP.
WORLD FUEL SERVICES, INC.
PETROLEUM TRANSPORT SOLUTIONS LLC

Me Jean-Philippe Lincourt
Me Martin Pichette
Lavery
Procureurs pour les intimés
MMA LTD.
MMA CORP.
MMA CANADA CO.
MMA RAILWAY LTD.
THOMAS HARDING

Me Sylvain Lussier
Me Elizabeth Meloche
Osler
Procureurs pour les intimés
IRVING OIL LTD.
IRVING OIL COMMERCIAL G.P.

Me André Durocher
Me Enrico Forlini
Fasken Martineau
Procureurs pour l'intimé
CP RAILWAY COMPANY

Me Stéphane Pitre
Borden Ladner Gervais LLP
Procureurs pour l'intimé
TRINITY RAIL LEASING 2012 LLC

Me André Ryan
Me Caroline Beaudoin
BCF
Procureurs pour l'intimé
MARATHON OIL COMPANY

Me Pascale Caron
Me Marie-Julie Croteau
Donati Maisonneuve
Procureures pour les intimes
OASIS PETROLEUM INC.
OASIS PETROLEUM LLC

Me Panagiota Kalantzis
Me Yves Tourangeau
GILBERT SIMARD TREMBLAY
Procureurs pour l'intime
QEP RESOURCES INC.

Me Richard R. Provost
FRATICELLI PROVOST
Procureur pour l'intime
ARROW MIDSTREAM HOLDINGS LLC

Me Serge Amar
Me Fadi Amine
MILLER THOMSON
Procureurs pour l'intime
**THE CIT GROUP/EQUIPMENT
FINANCING INC.**

Me Peter Kalichman
IRVING MITCHELL KALICHMAN
Procureur pour l'intime
DEVLAR ENERGY MARKETING LLC

Me Jacques Rossignol
Me Mélissa Rivest
Me Philippe Dumaine
Lapointe, Rosenstein, Marchand, Mélançon
Procureurs pour l'intimé
SLAWSON EXPLORATION COMPANY, INC.

Me Francis Rouleau
Me Robert J. Torralbo
Blakes
Procureurs pour l'intimé
**UNION TANK CAR COMPANY
PROCOR LIMITED/PROCOR LIMITÉE**

Me André Migneault
Me Marc Lemaire
Me Pierre-Alexandre Fortin
Tremblay Bois Mignault Lemay
Procureurs pour l'intimé
STROBEL STAROSTKA TRANSFER, LLC

Me Geneviève Bertrand
Me Sylvie Rodrigue
Me Marie-Ève Gingras
Torys Law Firm LLP
Procureures pour les intimés
**DPTS MARKETING LLC ET DAKOTA TRANSPORT SOLUTIONS LLC
DAKOTA PETROLEUM TRANSPORT SOLUTIONS, LLC**

Me Patrick Ferland
Me Bernard Amyot
Me Dominique Ménard
Me Nicolas Daudelin
LCM Avocats inc.
Procureurs pour l'intimé
GE RAILCAR SERVICES CORP.

Me Dominique Naud
Me Prachi Shah
Me Dominique Naud
Clyde & Co.
Procureurs pour les mises en cause
XL INSURANCE COMPANY LIMITED
XL GROUP PLC

Me Linda Mercier, Me Nathalie Drouin
Me Michelle Kellam et Me Caroline Laverdière
Procureures pour le
PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA