

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICTE DE SAINT-FRANÇOIS

NO.450-06-000001-135

(Recours collectif)  
COUR SUPÉRIEURE

---

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

et

**GUY OUELLET**

*Requérants*

c.

**RAIL WORLD, INC.**, personne morale  
dûment constituée, ayant son siège  
social au 6400 Shafer Court, bureau 275,  
Ville de Rosemont, État de l'Illinois,  
60018, États-Unis

et

**RAIL WORLD HOLDINGS, LLC**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social au 6400 Shafer  
Court, bureau 275, Ville de Rosemont,  
État de l'Illinois, 60018, États-Unis

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC  
RAILWAY LTD.**, personne morale  
dûment constituée, ayant son siège  
social au 15 Iron Road, Ville de  
l'Hermon, État du Maine, 04401, États-  
Unis

et

**EARLSTON ASSOCIATES LP**,  
personne morale dûment constituée,  
ayant son siège social à 8600 W Bryn  
Mawr Ave 500N, Ville de Chicago, État  
de l'Illinois, 60631, États-Unis

et

**PEA VINE CORPORATION**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 2899, avenue Sherman, Ville de Monte Vista, État du Colorado, 81144, États-Unis

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CORPORATION**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA COMPAGNIE**, personne morale dûment constituée, ayant son siège social au 1959 Upper Water Street, bureau 800, Ville de Halifax, province de la Nouvelle-Écosse, B3J 2X2

et

**EDWARD BURKHARDT**, signifié au 6400 Shafer Court, bureau 275, Ville de Rosemont, État de l'Illinois, 60018, États-Unis

et

**ROBERT GRINDROD**, signifié au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**GAINOR RYAN**, signifié au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**DONALD GARDNER, JR.**, signifié au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**JOE MCGONIGLE**, signifié au 15 Iron Road, Ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

et

**CATHY ALDANA**, signifiée au 6400 Shafer Court, bureau 275, Ville de Rosemont, État de l'Illinois, 60018, États-Unis

et

**THOMAS HARDING**, signifié au 15 Iron Road, ville de l'Hermon, État du Maine, 04401, États-Unis

*Intimés*

et

**XL Insurance Company Limited**, personne morale dûment constituée, ayant son principal établissement au 8 Street Stephen's Green, Ville de Dublin, 2, Irlande

et

**XL GROUP PLC**, personne morale dûment constituée, ayant son principal établissement au One Bermudiana Road, Ville de Hamilton, HM, 08, Bermudes

*Mises-en-cause*

---

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

---

À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÈGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT JUDICIAIRE DE SAINT-FRANÇOIS, VOS REQUÉRANTS EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:

**I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE**

A) L'Action

1. Les Requérants souhaitent intenter un recours collectif au nom du groupe suivant, dont ils sont membres:
  - toutes les personnes et entités (personnes physiques, personnes morales de droit privé, une société ou une association tel que défini à l'article 999 du Code de procédure civile du Québec) résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise et/ou était physiquement présent à Lac-Mégantic [y compris leur succession, ayant droits, conjoint, enfant, petit-enfant, parent, grands-parents, frères et sœurs], qui a subi une perte de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du déraillement d'un train qui a eu lieu le 6 Juillet 2013 à Lac-Mégantic (le «Déraillement »), ou tout autre groupe qui sera déterminé par la Cour;

B) Les Intimés

2. Veuillez noter que les Intimés présentés ici sont ceux qui sont connu en date de la présente. Si des faits nouveaux apparaissent au cours des différentes enquêtes des organismes gouvernementaux, les Requérants se réservent le droit d'amender subséquemment de façon à mettre à jour cette section;

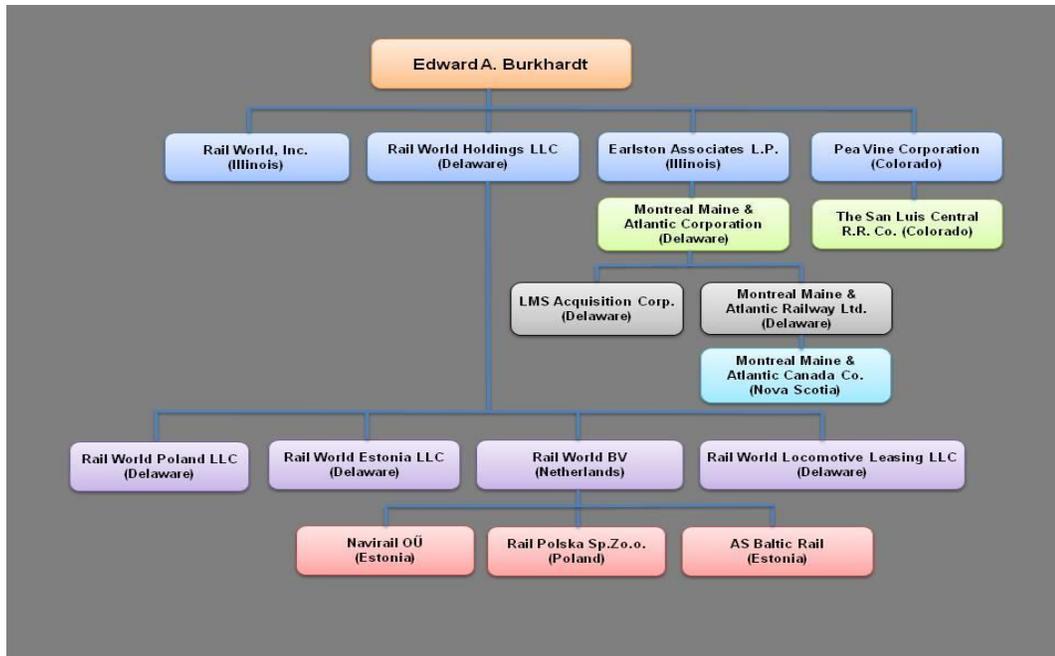
Les Intimés corporatifs

3. L'Intimée Rail World, Inc. («Rail World») est une société de portefeuille américaine dans le domaine du transport ferroviaire, ayant son siège social à Rosemont, Illinois. Elle se spécialise dans la gestion et la consultation de compagnies de chemins de fer. Elle est la société mère de Montréal, Maine et Atlantic Railway Ltd («MMAR»). L'Intimé Edward Burkhardt est le président et chef de la direction de cette société;

4. L'Intimée Rail World Holdings, LLC («Rail World Holdings») est une société américaine dont le siège social est à Chicago, Illinois. Cette société détient des investissements ferroviaires à travers le monde. L'Intimé Edward Burkhardt est le président de cette société;
5. L'Intimée MMAR est une société américaine ayant son siège social à Hermon, Maine. Elle exploite un chemin de fer de marchandises de classe II dans les États américains du Maine et Vermont et dans la province du Québec. MMAR est propriétaire de 1200 km de voies ferrées régionale qui travers le Maine, le Vermont, le Québec et le Nouveau-Brunswick. Elle possède également des locomotives et wagons du Train voyageant entre Montréal, Québec et Lac-Mégantic, Québec. MMAR est une filiale de Rail World et l'Intimé Edward Burkhardt est le président du conseil d'administration;
6. L'Intimée Earlston Associates L.P. («Earlston») est une société américaine ayant son siège social à Chicago, Illinois. Son actionnaire majoritaire est l'Intimé Edward Burkhardt, qui détient 72.78% des actions. Earlston est la société mère de Montréal, Maine et Atlantique Corporation («MMAC»);
7. L'Intimée Pea Vine Corporation («Pea Vine») est une société américaine ayant son siège social à Vista, Colorado. Elle opère dans le secteur du transport ferroviaire en tant qu'exploitant d'une ligne de chemin de fer. L'Intimé Edward Burkhardt est le président de cette société;
8. L'Intimée MMAC est une société américaine ayant son siège social à Hermon, Maine. Elle est une filiale de l'Intimé Earlston;
9. L'intimée Montreal, Maine & Atlantic Canada Company («MMA Canada») est une filiale de MMAR faisant affaire partout au Canada, y compris dans la province du Québec, le tout tel qu'il appert d'une copie d'un extrait du Registraire des entreprises, produit comme **Pièce R-1**;

#### Les Intimés physiques

10. L'Intimé Edward Burkhardt («Burkhardt») est le président des Intimées Rail World, Rail World Holdings and Pea Vine Corporation. L'Intimé Burkhardt est l'actionnaire majoritaire de l'Intimée Earlston et il est président du conseil d'administration de l'Intimée MMAR. L'Intimé Burkhardt est responsable de la mise en œuvre et l'application des politiques et/ou du défaut de mettre en œuvre et d'appliquer des politiques et procédures appropriées;
11. Tel qu'illustré ci-dessous, l'Intimé Burkhardt est le principal directeur des autres Intimées sur lesquelles il exerce un contrôle réel et véritable, en agissant comme un «alter-ego» de l'ensemble de l'organisation;



12. Les Intimés Edward Burkhardt, Robert Grinrod (président et chef de la direction de MMAR), Gainor Ryan (vice-président des ressources humaines de MMAR), Donald Gardner, Jr. (vice-président des finances et de la gestion et chef de la direction de MMAR), Joe McGonigle (vice-président de MMAR) et Cathy Aldana (vice-présidente de recherche et administration de Rail World) sont collectivement les têtes dirigeantes des sociétés Intimées;
13. L'Intimé Thomas Harding était le conducteur du train;
14. La Mise-en-cause XL Insurance Company Limited est une société mondiale d'assurances, ayant son siège social en Irlande. Elle est l'assureur de responsabilité de l'Intimé MMAR;
15. La Mise-en-cause XL Group plc est une société mondiale d'assurance ayant son siège social aux Bermudes. Elle est l'assureur de responsabilité de l'Intimé MMAR;
16. Tous les Intimés, que ce soit directement ou indirectement, sont de façon significative impliqués dans le Déraillement qui a eu lieu le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, Québec;
17. Compte tenu des liens étroits entre les Intimés et compte tenu de ce qui précède, tous les Intimés sont solidairement responsables des actes et omissions des autres. À moins que le contexte n'indique le contraire, tous les Intimés corporatifs seront désignés comme les «Sociétés Ferroviaires» et les Intimés physiques seront dénommés «Équipe de la Haute Direction» aux fins des présentes;

### C) La situation

18. Veuillez noter que les faits présentés ici sont ceux qui sont connus en date des présentes. Si des faits nouveaux apparaissent au cours des différentes enquêtes des organismes gouvernementaux, les Requérants se réservent le droit d'amender subséquemment de façon à mettre à jour cette section;
19. Le 5 juillet 2013, à environ 23h25, l'Intimé Harding, un ingénieur employé par l'Intimée MMAR, a garé un train dans la ville de Nantes, Québec, pour faire une escale avant de se rendre dans province du Nouveau-Brunswick, le tout tel qu'il appert d'une copie du Communiqué de presse de Montreal, Maine and Atlantic Railway (MMA) intitulé «Déraillement à Lac-Mégantic, Québec» en date du 6 juillet 2013, produit comme **Pièce R-2**;
20. Le train de marchandises était composé de 72 wagons-citernes DOT-111, transportant chacun 113,000 litres d'huile de pétrole brut et 5 unités de locomotives (le «Train»), le tout tel qu'il appert d'une copie d'un graphique du National Post intitulé «The Night a Train Destroyed a Town», produit comme **Pièce R-3**;
21. Le Train, estimé à 9,975 tonnes, était garé à environ 11 kilomètres à l'ouest de Lac-Mégantic, Québec, sur la ligne ferroviaire principale à un point d'élévation de 515 mètres et sur une pente d'environ 1,2% d'inclinaison;
22. L'Intimé Harding affirme avoir immobilisé le Train et avoir éteint quatre des cinq engins, laissant la locomotive de tête # 5017 pour s'assurer que le système de frein pneumatiques puisse continuer de fonctionner, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article du Wall Street Journal intitulé «Brakes Cited in Quebec Wreck» en date du 10 juillet 2013, produit comme **Pièce R-4**;
23. L'Intimé Harding prétend également avoir appliqué onze (11) freins manuels, mais ce fait a été remis en question par l'Intimé MMAR et l'Intimé Burkhardt;
24. L'Intimée Harding, le seul employé en charge du Train, a quitté à environ 23:25 pour se rendre dans un hôtel local pour la nuit;
25. Aux alentours de 23h30, des résidents de Nantes ont remarqué une importante fumée provenant du Train et ont appelé le 9-1-1;
26. Aux alentours de 23h45, les pompiers de Nantes sont arrivés sur les lieux pour éteindre un petit feu dans la locomotive, supposément causé par une rupture dans la conduite d'huile ou de carburant dans la locomotive;

27. Aux alentours de 23h50, le feu a été signalé au contrôle du trafic ferroviaire et l'Intimée MMAR a dépêché sur les lieux deux (2) employés d'entretien des voies (les «Représentants MMAR»);
28. Aux alentours de 00h15, le 6 juillet 2013, le feu était complètement éteint et les pompiers ont laissé le Train sous la garde des Représentants MMAR, qui ont confirmé que le Train était sécuritaire;
29. Aux alentours de 00h56, après que les intervenants d'urgence soient partis et, alors que les représentants MMAR étaient absents, le Train a commencé à se déplacer sur la voie en descente vers la ville de Lac-Mégantic;
30. Aux alentours de 01h14, le Train a déraillé à l'intersection de la Rue Frontenac à Lac-Mégantic et s'est écrasé dans le centre-ville (le "Déraillement");
31. Entre 01h15 et 04h00, plusieurs wagons-citernes ont pris feu et ont explosé, décimant tout le centre-ville. Les explosions ont continué pendant plusieurs heures et 2,000 résidents ont été évacués de la zone, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article du National Post intitulé « Death Toll Rises to 13 with Dozens More Still Missing» en date du 9 juillet 2013, produit comme **Pièce R-5**;
32. À la suite du Déraillement, 33 corps ont été retrouvés et 17 sont toujours portés disparus au moment où cette requête fût déposée. De nombreuses personnes ont également subi de graves blessures, à la suite des explosions;
33. Au moins trente (30) bâtiments ont été détruits dans la «zone rouge» du centre-ville et au moins 20 personnes ont perdu leurs maisons;
34. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada («BSTC») et la Sûreté du Québec («SQ») ont tous les deux débuté des enquêtes sur les causes du Déraillement, le tout tel qu'il appert d'une copie du rapport de l'enquête ferroviaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada intitulé «Enquête ferroviaire R13D0054» en date du 12 juillet 2013, et d'une copie de l'article du Globe and Mail, intitulé «Police signal there are sufficient grounds for charges in Lac-Mégantic» en date du 9 juillet 2013, produite ici, *en liasse*, comme **Pièce R-6**;
35. Le 10 juillet 2013, l'Intimé Burkhardt a donné une conférence de presse improvisée aux médias à Lac-Mégantic, dans laquelle un journaliste lui a demandé: «Vous n'acceptez pas la pleine responsabilité pour cela?», sa réponse fût la suivante :

«Je n'ai pas dit ça, tu vois les gens sont toujours à mettre des mots dans ma bouche, s'il vous plaît, je n'ai pas dit ça, je pense

que nous en avons plein de responsabilité ici, mais il est à déterminer si nous avons la responsabilité totale. Nous en avons beaucoup. Nous allons essayer de vous aider avec tout ce que nous pouvons dans cette communauté, en travaillant avec la ville et la Croix-Rouge pour faire de notre mieux pour répondre à notre obligation d'effectuer des réparations et remettre les gens dans leurs maisons et des choses comme ça.» [traduit de l'anglais]

Et lorsqu'il a été interrogé sur l'application des freins sur le Train, l'Intimé Burkhardt a répondu:

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

36. Depuis 2003, l'Intimée MMAR a signalé 129 accidents, dont 14 déraillements en voie principale et 4 collisions, selon the Bureau de la sécurité des transports du Canada (pièce R-6);
37. Aux États-Unis, l'Intimé MMAR a signalé 23 accidents, blessures et autres incidents de 2010 à 2012, selon les données du Federal Railroad Administration, tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'article du Wall Street Journal intitulé «Runaway Quebec Train's Owner Battled Safety Issues» en date du 9 juillet 2013, produit comme **pièce R-7**;
38. En 2012, l'Intimée MMAR avait une moyenne de 36,1 évènements par million de miles, alors que la moyenne nationale était de 14,6. Entre 2003 et 2011, la moyenne de cette société se situait entre 23,4 et 56 évènements par million de miles, alors que la moyenne nationale se situait entre 15,9 et 19,3, selon les données du Federal Railroad Administration (**pièce R-7**);
39. Plusieurs de ces incidents impliquaient des freins qui étaient en panne ou n'étaient pas correctement activés, ce qui a permis au train de rouler sans conducteur;

40. Par exemple, en février 2010, un train de MMAR comportant 3 locomotives a été laissé sans surveillance à Brownville Junction, au Maine. Les freins pneumatiques ont échoué et le train a descendu une colline pour s'écraser, causant des blessures physiques et déversant plus de 1100 litres de carburant, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie d'un rapport du Bureau of Remediation & Waste Management sous le numéro B-97-2013, produit comme **pièce R-8**;
41. Le 11 juin 2013, un train de MMAR a déraillé à Frontenac, Québec, juste à l'est de Lac-Mégantic, et a déversé 13,000 litres de carburant diesel, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie de l'article de La Presse intitulé « Déversement de 13 000 litres de diesel à Frontenac, près de Lac-Mégantic » en date du 11 juin 2013, produit comme **pièce R-9**;

#### Compressions par les Intimés

42. En 2003, l'Intimée Rail World a acheté le Bangor & Aroostook Railroad, qui s'étend sur environ 1200 km de voies ferrées régionales dans le Maine, le Vermont et le Canada, et l'a renommé Montréal, Maine et Atlantic Railway, Inc.;
43. Dès le départ, l'Intimée MMAR a eu de nombreuses difficultés financières, en grande partie dues à des diminutions dans les industries du bois d'œuvre et de la pulpe et du papier qui la soutenait, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article de La Gazette intitulé « Railway companies cutting back crew » daté du juillet 10 2013, produit comme **pièce R-10**;
44. Après la prise de contrôle, les salaires des employés ont été drastiquement coupés afin de réduire les coûts d'exploitation. Les coupures et les licenciements ont continué en 2006 et à nouveau en 2008, le tout tel qu'il appert d'une copie de l'article de journal du Ottawa Star intitulé « Lac Megantic: Railway's history of cost-cutting » en date du 11 juillet 2013, produit comme **pièce R-11**;
45. L'Intimée MMAR, contrairement aux normes de l'industrie, a réduit son équipage de locomotives par la moitié, en remplaçant deux (2) travailleurs avec un seul employé en charge d'un train entier. En Amérique du Nord, la plupart des opérateurs de trains, y compris la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Chemin de fer Canadien Pacifique, les deux plus grands opérateurs ferroviaires au Canada, utilisent deux (2) employés pour conduire un train (pièce R-7);
46. En 2010, l'Intimée MMAR a vendu 375 km de voie ferrée dans le Maine à l'Etat lui-même pour près de 20,1 millions de dollars, invoquant des difficultés financières (pièce R-7);

47. En 2012, les finances de l'Intimée MMAR s'étaient quelque peu améliorés après des années de pertes d'exploitation, grâce en partie à des contrats de transport de produits pétroliers à Irving Oil à Saint John, Nouveau-Brunswick, où était destiné le Train avant le Déraillement;
48. Dans un effort de garder les coûts d'exploitation au minimum et l'entreprise rentable, l'Intimée MMAR a commencé à équiper ses trains avec des systèmes de technologie de communications et de contrôle à distance et a utilisé d'autres tactiques de réduction des coûts, tels que la réduction du personnel, au mépris complet des pratiques de sécurité de l'industrie et du transport de marchandises dangereuses;
49. Ces compressions démontrent une préoccupation sérieuse et concertée des finances des Intimées au détriment des politiques de sécurité, ce qui aurait dû être la principale préoccupation des Intimées;
50. Les politiques relatives au transport des marchandises par chemin de fer et la mise en œuvre de ces politiques par l'Intimée MMAR émanent de l'Intimée Rail World, dont l'Intimé Burkhardt est président et chef de la direction;
51. Toutes les directives concernant le nombre d'employés requis pour conduire le Train, le nombre et la manière dont les freins à main doivent être appliqués, les décisions de laisser un train sans surveillance et l'absence de mesures ou procédures de sécurité sont dictées et appliquées par l'Intimée Rail World et son «alter ego», l'Intimé Burkhardt, en sa qualité de président et de président du conseil d'administration, et à la seule discrétion de celui-ci;
52. L'industrie ferroviaire au Canada est en grande partie auto-réglementé, permettant aux compagnies ferroviaires comme l'Intimée Rail World à mettre en œuvre et appliquer leurs propres normes et lignes directrices. En raison de l'absence de réglementation dans ce secteur, il est impossible de savoir si les Intimées ont effectivement mises en œuvre des mesures de sécurité et, dans l'affirmative, si elles ont réellement respectées leurs protocoles de sécurité;
53. L'Intimé Burkhardt, par l'entremise de Rail World, possède l'autorité, le contrôle, le pouvoir décisionnel et gouvernance sur toutes les filiales et les sociétés affiliées, y compris les Intimées Rail World Holdings, MMAR, Earlston, Pea Vine, MMAC, MMA Canada. Rail World est, effectivement, «l'alter ego» de ces sociétés par lesquelles il est en mesure d'exécuter diverses transactions commerciales;

#### D) Les Fautes

54. Les Intimés avaient le devoir de se conformer aux règles de conduite, usages ou la loi pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement du Train;

55. Le Déraillement, et les blessures et dommages, qui en résulte ont été causés par les fautes des Intimés eux-mêmes, ainsi que les fautes de leurs agents ou employés, de qui ils sont responsables, incluant mais non limitativement:

- a) ils ont omis et/ou négligé de prendre les précautions raisonnables ou faire en sorte que le Train était en toute sécurité lorsqu'il a été garé pour la nuit;
- b) ils ont omis et/ou négligé de faire une inspection adéquate du Train et de son équipement avant de le laisser sans surveillance;
- c) ils ont omis et/ou négligé d'appliquer un nombre suffisant de freins à main sur le Train;
- d) ils ont omis et/ou négligé d'avoir maintenu le Train en bon état mécanique, apte à l'utilisation en toute sécurité de celui-ci;
- e) ils ont omis et/ou négligé de prendre les mesures de sécurité appropriée suite à l'incendie survenu le 5 juillet 2013 à 23h30;
- f) ils ont omis et/ou négligé de considérer les dangers de laisser le Train sans aucune surveillance sur la ligne ferroviaire principale et située sur une pente et ce pour une période de temps prolongée;
- g) ils ont omis et/ou négligé de prévoir le risque du Déraillement dans les présentes circonstances, alors qu'ils auraient raisonnablement dû le faire et ils ont omis et/ou négligé de prévenir qu'un tel incident se produise;
- h) ils ont omis et/ou négligé à promulguer, mettre en œuvre et faire respecter les règles et directives relatifs au fonctionnement sécuritaire du Train ;
- i) ils ont embauché des employés et des agents incompetents, et sont responsables des actes, omissions ou négligences de ceux-ci;
- j) ils ont permis que des employés et des agents incompetents, dont les capacités d'observation, de perception et de jugement étaient inadéquates, à faire fonctionner le Train;
- k) ils ont provoqué et/ou permis que le Train soit conduit par un seul conducteur en dépit du fait qu'ils savaient ou auraient dû savoir que la

présence d'au moins deux (2) conducteurs à bord était la norme habituel de sécurité dans l'industrie;

- l) ils ont permis à une personne de faire fonctionner le Train sans qu'il puisse identifier une situation dangereuse et prendre les mesures appropriées pour l'éviter;
- m) ils ont omis ou négligé de donner des instructions claires et d'entraîner correctement leurs employés sur la manière de faire fonctionner le Train en toute sécurité et à prendre les mesures appropriées après lors d'une incendie;
- n) ils ont permis qu'une situation dangereuse se produise, alors qu'une action raisonnable, auraient pû empêcher le Déraillement;

## **II. FAITS DONNANT LIEU À UNE ACTION INDIVIDUELLE PAR LES REQUÉRANTS**

### Le Requéant Ouellet

56. Le Requéant Ouellet réside au 4282, rue Mauger à Lac-Mégantic, Québec;

57. Le Requéant Ouellet a subi plusieurs pertes graves en raison du Déraillement, entres autres, la mort de sa conjointe, Diane Bizier, avec qui il entretenait une relation sérieuse depuis cinq (5) ans;

58. L'usine où travaillait le Requéant Ouelle a dû fermer ses portes pendant trois(3) jours suite au Déraillement, ce qui a entraîné la perte de nombreuses heures de travail et de revenus;

59. De plus, le Requéant Ouellet a pris un congé de travail d'une semaine en raison de l'important stress, anxiété et tristesse qu'il a subi;

60. À la suite du décès de sa conjointe, le Requéant Ouellet a également subi une perte de soutien, d'affection et de consortium;

61. Les dommages des Requéants sont une conséquence directe et immédiate de la conduite des Intimés;

62. En conséquence de ce qui précède, les Requéants sont justifiés à réclamer des dommages;

### Le Requéant Gagné

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

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

## **II. LES FAITS DONNANT LIEU À UNE ACTION INDIVIDUELLE PAR CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE**

72. Chaque membre du groupe résidant, possédant ou louant une propriété ou était physiquement présent à Lac-Mégantic, Québec, et a subi une perte de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du Déraillement;
73. Chaque membre du groupe est justifié à réclamer au moins un ou plusieurs des éléments suivants à titre de dommages:

a. Pour des blessures graves, voire mortelles, les personnes ou leurs ayants droits peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. douleurs et souffrances, y compris les blessures physiques, choc nerveux ou détresse psychologique;
- ii. perte de jouissance de la vie;
- iii. perte de revenus passés et futurs;
- iv. dépenses de soins santé passées et futures qui ne sont pas couverts par l'assurance-maladie;
- v. dommages matériels; et/ou
- vi. toute autre perte pécuniaire;

b. Les personnes qui n'ont pas subi de préjudice physique peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. détresse psychologique;
- ii. les dépenses encourues;
- iii. la perte de revenus;
- iv. les dépenses encourues pour les soins de santé preventifs qui sont couverts par l'assurance-maladie;
- v. les inconvénients;
- vi. perte de biens, meubles ou immeubles;
- vii. dommages matériels entraînant un remplacement et/ou une réparation;
- viii. la dépréciation des biens immobiliers; et/ou
- ix. toute autre perte pécuniaire;

c. Les membres des familles de ceux qui sont décédés ou ont été blessés physiquement peuvent réclamer un ou plusieurs des éléments ci-dessous non limitativement, à savoir:

- i. les dépenses raisonnablement engagées pour la personne qui a été blessée ou qui est décédée;
- ii. les frais funéraires encourus;
- iii. les frais de déplacement engagés pour visiter la personne blessée au cours de son traitement ou de sa récupération;
- iv. perte de revenus ou de la valeur des services qui à la suite des blessures, occasioné à un membre de la famille qui a fournit des soins infirmiers, d'entretien ménager ou d'autres services à la personne lésée;
- v. les sommes pour compenser la perte de conseils, de soins et de compagnonage que le membre de la famille peut raisonnablement

- s'attendre à recevoir de la personne si la blessure ou le décès n'avait pas eu lieu; et/ou
- vi. toute autre perte pécuniaire;

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

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

74. Tous les dommages aux membres du groupe sont une conséquence directe et immédiate des fautes et/ou négligence des Intimés;

### **III. CONDITIONS REQUISES POUR FORMER UN RECOURS COLLECTIF**

A) La composition du groupe rend l'application des articles 59 ou 67 du C.p.c. difficile ou impossible

75. Les Requérants estiment que 5,932 personnes vivent à Lac-Mégantic en date de 2011. Toutefois, les Requérants ne sont pas conscients du nombre exact de personnes qui résidaient, possédaient ou louaient une propriété ou étaient physiquement présent à Lac-Mégantic, Québec, et qui ont subi une perte ou dommages de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du Déraillement qui a eu lieu le 6 juillet 2013;

76. Étant donné les coûts et les risques inhérents à une action intentée devant les tribunaux, de nombreuses personnes hésitent à tenter une action individuelle contre les Intimés. Même si les membres du groupe eux-mêmes pouvaient se permettre un tel litige individuel, l'appareil judiciaire se retrouverait dans un état d'encombrement. En outre, les litiges individuels, les questions factuelles et juridiques soulevées par la conduite des Intimés augmenteraient les retards et les coûts de toutes les parties et surchargerait système judiciaire lui-même.

77. Ces faits démontrent qu'il serait difficile ou peu pratique de contacter chaque membre du groupe pour obtenir des mandats et pour les joindre en une seule et unique action;

78. Dans ces circonstances, un recours collectif est la seule procédure appropriée pour tous les membres du groupe afin de conserver efficacement leurs droits respectifs et d'avoir accès à la justice;

B) Les questions de fait et de droit qui sont identiques, similaires ou liés à l'égard de chacun des membres du groupe à l'égard des Intimés et pour lequel les Requérants souhaitent que soit statuée par la cour

79. Les questions individuelles, le cas échéant, sont moins importantes en comparaison de la prédominance des nombreuses questions communes;

80. Les dommages subis par les membres du groupe proviennent, dans chaque cas, d'un ensemble commun de faits notamment, un seul événement et d'allégations de mauvaise conduite des Intimés;

81. Le recours des membres du groupe soulèvent des questions identiques, similaires ou connexes de fait ou de droit notamment:

a. Est-ce que les Intimés, par négligence et/ou par imprudence ont causé ou contribué au Déraillement, l'incendie, l'explosion et le déversement de pétrole qui a suivi?

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

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

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

e. Est-ce que les Intimés ont promulgué, mis en œuvre et fait respecter les règles et directives relatives au fonctionnement sécuritaire du Train et qui auraient pu prévenir le Déraillement?

f. Est-ce que les Intimés exploitaient et/ou entretenaient le Train correctement et d'une manière qui aurait pu prévenir le Déraillement?

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

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

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

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

k. Est-ce que les Mises-en-Cause, en leur qualité d'assureurs en responsabilité civile des Intimés, sont tenus contractuellement d'indemniser les membres du groupe pour leurs préjudices, dommages et intérêts?

82. Il est dans intérêt de la justice que cette requête soit accordée conformément à ses conclusions;

#### **IV. NATURE DE L'ACTION ET LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES**

83. L'action que les Requérants souhaitent intenter au nom des membres du groupe est une action en dommages-intérêts;

84. Les conclusions que les Requérants souhaitent introduire par voie de requête introductive d'instance sont les suivants:

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

DECLARER les Intimés solidairement responsables des dommages subis par les Requérants et chacun des membres du groupe;

CONDAMNER les Intimés à payer à chacun des membres du groupe la somme déterminée comme compensation des dommages subis, et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER les Intimés à payer à chacun des membres du groupe des dommages punitifs, et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER les Intimés à payer les intérêts légaux et l'indemnité additionnelle sur les sommes ci-haut mentionnés, depuis la date de signification de la requête pour autorisation d'un recours collectif;

ORDONNER aux Intimés de déposer au greffe de cette Cour la totalité des sommes faisant partie du recouvrement collectif, intérêts et frais;

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

CONDAMNER les Intimés à supporter les coûts de la présente action y compris les frais d'expertises et les frais d'avis;

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

A) Les Requérants demandent que soit attribué le statut de représentant du groupe

85. Les Requérants sont des membres du groupe;

86. Les Requérants sont prêts et disponibles pour gérer et diriger le présent recours dans l'intérêt des membres du groupe qu'ils souhaitent représenter et sont prêts à suivre le présent dossier jusqu'au règlement définitif de la question, le tout au profit du groupe, ainsi qu'à consacrer le temps nécessaire à la présente action devant les Tribunaux du Québec et le *Fonds d'aide aux recours collectifs*, le cas échéant, et de collaborer avec leurs avocats;

87. Les Requérants ont la capacité et l'intérêt de protéger et de représenter les intérêts des membres du groupe de manière équitable et adéquate;

88. Les Requérants ont donné le mandat à leurs avocats pour obtenir toutes les informations pertinentes à l'égard de la présente action et ont l'intention de rester au courant de tous les développements;

89. Les Requérants, avec l'assistance de leurs avocats, sont prêts et disponibles à consacrer le temps nécessaire à cette action et à collaborer avec les autres membres du groupe et de les tenir informés;

90. Les Requérants sont de bonne foi et ont mis en place cette action dans le seul but de voir leurs droits, ainsi que les droits des autres membres du groupe, reconnus et protégés afin qu'ils puissent être indemnisés pour les dommages qu'ils ont subis des suites de la conduite des Intimés;

91. Les Requérants comprennent la nature de l'action;

92. Les intérêts des Requérants ne sont pas antagonistes à celles des autres membres du groupe;

B) Les Requérants suggèrent que ce recours collectif soit exercé devant la Cour supérieure dans le district de Saint-François

93. Un grand nombre des membres du groupe résident dans le district judiciaire de Saint-François;

94. La présente requête est bien fondée en fait et en droit.

**POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL:**

**ACCUEILLIR** la requête des Requérants;

**AUTORISER** l'exercice du recours collectif par voie d'une requête introductive d'instance en dommages-intérêts;

**ATTRIBUER** aux Requérants le statut de représentants aux personnes incluses dans le groupe ci-après décrit:

- toutes les personnes et entités (personnes physiques, personnes morales de droit privé, une société ou une association tel que défini à l'article 999 du Code de procédure civile du Québec) résidant, possédant ou louant une propriété, exploitant une entreprise et/ou était physiquement présent à Lac-Mégantic [y compris leur succession, ayant droits, conjoint, enfant, petit-enfant, parent, grands-parents, frères et sœurs], qui a subi une perte de quelque nature que ce soit résultant directement ou indirectement du déraillement d'un train qui a eu lieu le 6 Juillet 2013 à Lac-Mégantic (le «Déraillement »), ou tout autre groupe qui sera déterminé par la Cour;

**IDENTIFIER** comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement comme:

a. Est-ce que les Intimés, par négligence et/ou par imprudence ont causé ou contribué au Déraillement, l'incendie, l'explosion et le déversement de pétrole qui a suivi?

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

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

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

e. Est-ce que les Intimés ont promulgué, mis en œuvre et ont respecté les règles et directives relatives au fonctionnement sécuritaire du Train et qui auraient pu prévenir le Déraillement?

f. Est-ce que les Intimés exploitaient et/ou entretenaient le Train correctement et d'une manière qui aurait pu prévenir le Déraillement?

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

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

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

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

k. Est-ce que les Mises-en-Cause, en leur qualité d'assureurs en responsabilité civile des Intimés, sont tenus contractuellement d'indemniser les membres du groupe pour leurs préjudices, dommages et intérêts?

**IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées suivantes:

ACCEUILLIR l'action en recours collectif des Requérants et des membres du groupe;

DECLARER les Intimés solidairement responsables des dommages subis par les Requérants et chacun des membres du groupe;

CONDAMNER les Intimés à payer à chacun des membres du groupe les sommes déterminées comme compensation des dommages subis, et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER les Intimés à payer à chacun des membres du groupe des dommages punitifs, et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER les Intimés à payer les intérêts légaux et l'indemnité additionnelle sur les sommes ci-haut mentionnés, depuis la date de signification de la requête pour autorisation d'un recours collectif;

ORDONNER aux Intimés de déposer au greffe de cette Cour la totalité des sommes faisant partie du recouvrement collectif, intérêts et frais;

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

CONDAMNER les Intimés à supporter les coûts de la présente action y compris les frais d'expertises et les frais d'avis de publication;

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

**DÉCLARER** que tous les membres du groupe qui n'ont pas demandé une exclusion, soit liés par tout jugement rendu visant le recours collectif qui sera engagé selon les conditions prévues par la loi;

**FIXER** le délai d'exclusion à trente (30) jours à compter de la date de la publication de l'avis aux membres, date à laquelle les membres du groupe qui n'ont pas exercé leurs moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à être rendu;

**ORDONNER** la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 1006 C.p.c. dans les soixante (60) jours à compter de la décision à être rendue, dans le journal LA PRESSE (édition nationale), LE DEVOIR, LA TRIBUNE, L'ÉCHO DE FRONTENAC et LE JOURNAL DE QUÉBEC;

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

**RENDRE** toute autre ordonnance que le Tribunal pourra déterminer et qui serait dans l'intérêt des membres du groupe;

**LE TOUT** avec dépens, y compris les frais de publication de l'avis.

Lac-Mégantic, 15 juillet 2013

(s) Daniel Larochelle

---

ME DANIEL E. LAROCHELLE  
Avocat pour les Requérants

(s) Jeff Orenstein

---

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