

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

Rapport annuel
de l'administrateur
2019-2020

Canada 

Image de la page couverture : photo d'Earl Minnis (2012) : Kama Lookout, Nipigon, ON

Publié par l'administrateur de la

Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées

180, rue Kent – pièce 830

Ottawa, Ontario, Canada

K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1727

Télec. : (613) 990-5423

www.fraidg-ciafimd.gc.ca

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des transports
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

Conformément à l'article 155.93 de la *Loi sur les transports au Canada*, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, aux fins de son dépôt devant chaque chambre du Parlement.

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2020.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne Legars', with a long horizontal stroke extending from the bottom of the 's'.

Anne Legars, LL.M., caé
Administratrice de la
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS	5
1.1. Préparation à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation	7
1.2. Assurance que les dossiers et les systèmes sont bien tenus	11
1.3. Rapport annuel au ministre des Transports à déposer au Parlement et relations externes	13
2. RAPPORT FINANCIER	19

INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse) est un compte à fins déterminées des comptes du Canada, établie en vertu de l'article 153.4 de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi). La Caisse indemnise les victimes de dommages causés par un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut. L'indemnisation commence dès que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont payé le montant complet exigé par la loi, montant pour lequel elles doivent être assurées. Ce montant de couverture d'assurance obligatoire est basé sur le risque et sur le type et le volume de pétrole brut qu'elles transportent. Il varie entre 100 millions et un milliard de dollars.

La Caisse est financée au moyen de contributions, un coût calculé à la tonne, payées par la première compagnie de chemin de fer à transporter le pétrole brut au Canada.

La compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident de pétrole brut est responsable, même en l'absence de preuve de faute ou de négligence. Si plusieurs compagnies de chemin de fer sont responsables, elles le sont solidairement chacune jusqu'à concurrence de la somme correspondant au niveau minimal d'assurance responsabilité requise par la loi pour chacune d'elles.

En cas de catastrophe, la Caisse n'a aucune limite à l'indemnisation qu'elle peut offrir. En cas d'insuffisance de fonds dans la Caisse pour payer toutes les demandes d'indemnisation admissibles, la Caisse a accès à des fonds fédéraux additionnels par l'entremise du fonds du Trésor.

Ceci est le quatrième rapport annuel sur les activités de la Caisse, et il porte sur l'exercice terminé le 31 mars 2020.

2019-2020 VUE D'ENSEMBLE

Aucun accident ayant impliqué la Caisse, mais **quatre accidents** surveillés par l'administratrice

1,76 \$ par tonne perçu auprès des expéditeurs de pétrole brut par chemin de fer

Plus de **31 millions de dollars** perçus en contributions (un coût calculé à la tonne) en 2019-2020

Un total de plus de **75 millions de dollars accumulés** par la Caisse à la fin de l'exercice

Progression du **plan de préparation** en vue de l'indemnisation des demandeurs

Succès des activités de relations externes et d'engagement dans l'ensemble du Canada

Engagement continu auprès des groupes et organismes autochtones en vue de l'élaboration du processus d'indemnisation, en particulier pour la perte de possibilités de pêche, de chasse ou de cueillette

1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

L'EXERCICE 2019-2020 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR CE QUI SUIT :

- ▶ **Aucun accident ferroviaire impliquant du pétrole brut qui aurait pu déclencher l'intervention de la Caisse.** Il y a eu quatre accidents impliquant du pétrole brut à la suite desquels la Caisse a lancé son processus de surveillance et ouvert un rapport d'accident. Cependant, il est peu probable que l'un ou l'autre de ces accidents excède la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause.
- ▶ **Mise à jour de l'indexation de la contribution.** Le 1^{er} avril 2019, la contribution a été rajustée de 1,72 \$ à 1,76 \$ la tonne pour l'exercice 2019-2020, soit une hausse de 1,023 %. La contribution est un droit par tonne que verse la première compagnie de chemin de fer à transporter le pétrole brut au Canada. Comme il a été annoncé le 28 mars 2020, la contribution est de 1,79 \$ par tonne pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 2020, soit une hausse de 1,017 %.
- ▶ **Progression de l'état de préparation de la Caisse.** L'administratrice et son équipe mettent en œuvre un plan d'action pour faciliter l'accès à la justice et l'indemnisation des victimes en cas d'accident ferroviaire qui déclencherait l'intervention de la Caisse. Les initiatives stratégiques réalisées ou élaborées davantage cette année, dans le cadre de ce plan d'action comprennent les suivantes :
 - Une amélioration du processus de surveillance des accidents et de suivi.
 - Un plan de communications en cas d'accident, y compris la distribution du Formulaire de mise à jour annuelle de 2020 concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer.
 - La publication de résumés des accidents ferroviaires.
 - Le processus de préqualification pour les services d'évaluation des demandes d'indemnisation et l'éventuel demande de proposition (DP).
- ▶ **Rayonnement et déploiement pancanadien des relations externes accompli.** L'objectif d'atteindre toutes les provinces et tous les territoires pour le 3^e anniversaire de la Caisse a été atteint. Un nombre important de parties prenantes rencontrait les membres du bureau de l'administrateur pour la première fois. Ces efforts d'engagement s'inscrivent dans le plan stratégique de l'administratrice visant à s'assurer que son bureau offre un moyen pertinent et efficace d'obtenir accès à la justice pour tous types de demandes et de demandeurs, y compris les demandeurs autochtones.
- ▶ **Élargissement et consolidation de l'équipe.** Afin de pouvoir accélérer le déploiement du plan de préparation de la Caisse et assurer la continuité de l'expertise pertinente interne, l'administratrice a doté son bureau en personnel et l'a structuré de façon plus permanente. À cette fin, trois employés ont été recrutés (un directeur, un avocat et un analyste) par voie de concours, et les locaux ont été réaménagés pour y installer de nouveaux postes de travail, y compris deux bureaux fermés. Malheureusement, et à la grande tristesse de toute l'équipe, le nouveau directeur engagé en décembre 2019 est décédé en mars 2020.

► **Transition vers un modèle perfectionné de gestion et de gouvernance.**

Le modèle selon lequel la Caisse et son organisme jumeau (la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires) sont administrés conjointement a atteint ses limites. Les deux Caisses ont donc commencé à faire la transition vers un nouveau modèle, selon lequel le volet d'indemnisation des demandes de chaque Caisse est administré par un chef d'équipe (pour la Caisse, il s'agit du directeur) qui relève de l'administratrice, et les services organisationnels communs aux deux Caisses sont administrés par la directrice des Services intégrés, qui relève aussi de l'administratrice. Cela permet de réduire le nombre de consultants et d'employés qui relèvent directement de l'administratrice. L'administratrice et l'administrateur adjoint peuvent donc se concentrer sur les orientations stratégiques, les politiques et les lignes directrices, tout en demeurant les décideurs ultimes.

► **Maladie à coronavirus (COVID-19).** Le bureau de l'administrateur a commencé à exercer ses activités à distance le 17 mars 2020, et seul un petit nombre d'employés a travaillé sur place à tour de rôle pour répondre aux principales

exigences relatives à la clôture de l'exercice. Toutefois, la pandémie a eu un impact sur plusieurs projets d'engagement qui ont été retardés ou annulés. La situation du COVID-19 a aussi eu un effet sur la demande de transport de pétrole brut par chemin de fer. Cet effet se fera peut-être sentir sur les recettes de la Caisse durant l'exercice 2020-2021.

En vertu de la Loi, l'administrateur a les responsabilités suivantes :

- Évaluer et payer les demandes d'indemnisation (articles 154.6 et 155 de la Loi);
- Veiller à ce que les dossiers et les systèmes soient bien tenus (article 155.92 de la Loi);
- Présenter au ministre des Transports un rapport annuel à déposer au Parlement (article 155.93 de la Loi).

Le présent rapport de l'administrateur est donc structuré selon ces principaux éléments de son mandat prévu par la Loi.

1.1. PRÉPARATION À ÉVALUER ET À PAYER LES DEMANDES D'INDEMNISATION

Le mandat de l'administratrice consiste essentiellement à recevoir, à examiner, à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut, lorsque les dommages excèdent la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause. Aucun accident de ce genre n'est survenu en 2019-2020, ni depuis la création de la Caisse en 2016. Cependant, l'administratrice doit quand même veiller à ce que son bureau soit prêt à répondre aux demandes d'indemnisation, au cas où un grave accident déclencherait l'intervention de la Caisse. En plus de pouvoir traiter un volume et une variété de demandes d'indemnisation semblables à ce qui s'est produit à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, l'administratrice doit aussi pouvoir évaluer et payer les nouveaux types de demandes d'indemnisation prévus maintenant par la Loi (comme les pertes purement environnementales, ainsi que la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette chez les peuples autochtones), s'il y a lieu.

Si une action est intentée contre une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale relativement à des dommages prévus par la Loi, la compagnie de chemin de fer doit désigner l'administratrice comme partie à l'instance selon la Loi, même si la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer n'a pas été atteinte. Cela ne s'est pas produit cette année, ni depuis la création de la Caisse.

En 2019-2020, l'administratrice a continué à travailler au plan d'action visant à assurer la préparation de la Caisse à gérer et à évaluer les demandes d'indemnisation. Ce plan d'action comprend :

1. Élaborer des protocoles de communication, en cas de déversement, avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut.
2. Engager, sur une base de travail sur appel, des ressources spécialisées dans l'évaluation de demandes d'indemnisation pour les différents types de dommages pouvant être indemnisés en vertu du régime, afin que la Caisse puisse gérer de gros volumes de demandes d'indemnisation, si nécessaire.
3. Consolider le réseau des principaux intervenants et du réseau des principaux payeurs.
4. Élaborer un plan de préparation du réseau des principaux payeurs, y compris un certain nombre de meilleures pratiques et d'outils.
5. Élaborer des politiques de gestion des demandes d'indemnisation et de lignes directrices en matière d'évaluation, et les circuler pour fins de commentaires.
6. Collaborer avec les autres entités fédérales qui auraient également un rôle à jouer dans le cadre de l'indemnisation des dommages consécutifs à un accident, comme l'Office des transports du Canada (OTC) (qui s'occuperait d'évaluer les dommages causés par un incendie) et l'administration des Cours fédérales (qui s'occuperait de réviser les décisions de l'administratrice en matière d'évaluation).
7. Engager des discussions avec les entités fédérales et provinciales qui ont aussi pour mandat d'évaluer (1) les dommages causés strictement à l'environnement ou la perte de la valeur de non-usage liée aux ressources publiques, ou (2) les demandes d'indemnisation des Autochtones pour la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette.
8. Mener des recherches et des consultations additionnelles sur ces nouveaux domaines du droit.
9. Tenir des ateliers périodiques, y compris des ateliers consacrés à des scénarios d'indemnisation sur table.

Pour assurer la préparation de la Caisse et la progression de la mise en œuvre du plan d'action, l'administratrice a pris les mesures suivantes :

► **Surveillance et suivi des accidents ferroviaires.**

Le bureau de l'administrateur reçoit les avis d'incidents du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) et ouvre un dossier de rapport d'accident lorsque les trois critères suivants semblent être remplis :

1. L'accident implique du pétrole brut.
2. Au moins une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale était en cause dans l'accident.
3. Les renseignements disponibles montrent que des dommages ont été causés à des tiers, par exemple :
 - a. Des blessés ou des victimes
 - b. Des frais de lutte contre l'incendie
 - c. Des dommages à l'environnement
 - d. Des dommages aux biens
 - e. Des pertes financières
 - f. La perte de possibilités de pêche, de chasse ou de cueillette chez les peuples autochtones
 - g. La perte de moyens de subsistance

Si des demandeurs potentiels communiquent avec la Caisse à propos de l'un ou l'autre de ces accidents, ils sont dirigés vers les personnes-ressources des compagnies de chemin de fer en cause, qui sont responsables des dédommagements jusqu'à ce que la limite de leur responsabilité ait été atteinte. Chaque année, l'administratrice publiera des résumés des accidents pour informer le public de la situation des dossiers de rapport d'accidents impliquant son bureau.

Quatre accidents ferroviaires impliquant du pétrole brut sont survenus durant l'exercice (voir encadrés à la page suivante), mais aucun

de ceux-ci n'est susceptible de déclencher l'intervention de la Caisse. En incluant les deux accidents signalés durant l'exercice 2018-2019, le bureau de l'administrateur a maintenant six dossiers ouverts à des fins de suivi (c'est-à-dire pour surveillance continue, pour informer les demandeurs potentiels, s'il en est, et/ou pour devenir partie à l'instance). Toutefois, le bureau de l'administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation ni aucune demande de renseignements de la part de demandeurs, et l'administratrice n'a pas été désignée comme partie à l'instance selon la Loi relativement à l'un ou l'autre de ces six accidents.

► **Communication avec les compagnies de chemin de fer à la suite d'un accident de transport de pétrole brut par chemin de fer.**

Comme il avait été fait l'exercice précédent et dans le cadre du plan de préparation en matière de communication de l'administratrice, un protocole de communication est activé lorsqu'un accident de chemin de fer transportant du pétrole brut et ayant causé des dommages est signalé à la Caisse. Premièrement, un rapport d'accident est ouvert. Deuxièmement, le bureau de l'administrateur communique avec la ou les compagnies de chemin de fer en cause pour évaluer les types de dommages et déterminer si la Caisse sera impliquée. Cela permet à l'administratrice de confirmer les éléments cruciaux du dossier. Plus important encore, le bureau de l'administrateur valide qui sont les personnes-ressources responsables de l'indemnisation et des communications. Troisièmement, le bureau de l'administrateur prépare un projet de message (contenu général) en cas de requêtes de la part des médias ou de demandes de renseignements venant de demandeurs potentiels ou du public. L'administratrice fait donc appel à la collaboration de toutes les compagnies ferroviaires, afin d'obtenir de l'information adéquate en temps opportun.

ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DU PÉTROLE BRUT, SURVENUS EN 2019-2020

Barwick (Ontario) – 4 mai 2019

Le 4 mai 2019, un train de marchandises de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), qui transportait du pétrole brut et circulait en direction est, a déraillé près de Barwick, en Ontario. Cinq wagons transportant du pétrole brut et un wagon-tampon chargé de sable ont quitté les voies. Aucune fuite ni aucune exposition n'a été signalée. Il n'y a eu aucun blessé ni aucun impact sur les voies navigables. Les dommages subis n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Guernsey, Saskatchewan (Lanigan) – 9 décembre 2019

Le 9 décembre 2019, un train de marchandises de la compagnie Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), qui transportait du pétrole brut et circulait en direction est, a déraillé près de Guernsey, en Saskatchewan. Trente-trois wagons ont quitté les voies, dont 19 ont rejeté tout leur contenu de pétrole brut, causant le déversement d'environ 1,5 million de litres de pétrole brut. Environ 20 wagons ont été engloutis par un immense incendie qui a brûlé pendant environ 24 heures. L'accident n'a fait aucun blessé ni aucune victime. On craint cependant que les dommages n'aient eu un impact sur le territoire traditionnel de la Première Nation Kawacatoose. L'accident n'a eu aucun impact sur les voies navigables. Les dommages survenus n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Guernsey, Saskatchewan – 6 février 2020

Le 6 février 2020, un train de la compagnie Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), qui circulait en direction est, a déraillé près de Guernsey, en Saskatchewan. Trente-deux wagons ont quitté les voies et environ 1,6 million de litres de pétrole brut ont été déversés. Le pétrole brut a pris feu et 19 wagons ont été la proie des flammes. Les équipes d'intervention d'urgence du CP ont travaillé avec les premiers répondants locaux pour maîtriser l'incendie et ont veillé au nettoyage du secteur. L'accident n'a fait aucun blessé ni aucune victime, mais par mesure de précaution en raison de la qualité de l'air, 85 habitants de la municipalité de Guernsey ont été évacués. Les dommages survenus n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Emo, Ontario – 18 février 2020

Le 18 février 2020, un train de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), qui circulait en direction est, a déraillé près d'Emo, en Ontario. Trente et un wagons ont quitté les voies, y compris vingt-six wagons qui transportaient du pétrole brut, dont cinq ont déversé leur contenu. Les équipes d'intervention environnementale du CN ont dirigé les travaux de nettoyage. Six résidences de l'endroit ont été évacuées par mesure de précaution. L'accident n'a fait aucun blessé ni aucune victime, n'a pas causé d'incendie et n'a eu aucun impact sur les voies navigables. Les dommages survenus n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

SUIVI DES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DU PÉTROLE BRUT SURVENUS ENTRE 2016 ET 2019

Saint-Lazare (Manitoba) – 16 février 2019

Il a été confirmé que les dommages causés par l'accident n'ont pas excédé la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer.

Partie à l'instance selon la Loi

L'administratrice n'a été désignée comme partie à l'instance selon la Loi dans aucune affaire relative à un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut survenu après juin 2016.

► **Engagement avec toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale avant tout accident.**

Bien que le bureau de l'administrateur ait déjà rencontré le petit nombre de compagnies de chemin de fer qui versent la contribution, beaucoup plus de compagnies ferroviaires sous réglementation fédérale pourraient être visées par le régime de responsabilité et d'indemnisation. Ce serait le cas, par exemple, si un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut se produisait sur un tronçon de leurs voies ferrées, ou si leurs wagons-citernes faisaient partie d'un train qui subit un accident. L'administratrice a donc communiqué avec toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale ayant un certificat d'aptitude et leur a envoyé le Formulaire de mise à jour annuelle de 2020 concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer, afin de faciliter l'engagement et la communication en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut, surtout dans le cas des compagnies avec lesquelles le bureau de l'administrateur n'a pas encore traité.

► **Ressources spécialisées dans l'évaluation de demandes d'indemnisation.**

L'administratrice est en voie de procéder à préqualifier des fournisseurs de services externes spécialisés dans l'évaluation de demandes d'indemnisation. L'administratrice a engagé un cabinet d'avocats externe, pour appuyer le processus de préqualification, ainsi que l'appel d'offres dans l'éventualité d'un accident ferroviaire.

► **Intensification et systématisation des efforts pour engager les principaux intervenants de la Caisse comme élément primordial pour la pertinence du processus d'indemnisation.**

Alors que la Caisse célèbre son 3^e anniversaire, l'engagement des intervenants est toujours considéré comme un pilier essentiel pour s'assurer que la Caisse soit efficace et pertinente pour les demandeurs. Le réseau pancanadien de la Caisse s'est élargi grâce au plan d'action de l'administratrice. Des contacts ont été établis dans toutes les provinces et

les territoires, notamment avec tous les paliers de gouvernement, les peuples autochtones, l'industrie et d'autres intervenants concernés. Les efforts se poursuivent pour s'assurer que les principaux intervenants de la Caisse demeurent engagés dans le développement du processus de gestion des demandes d'indemnisation et pour atteindre les nouveaux intervenants afin de leur faire connaître l'existence du régime. Ces efforts en matière de relations externes sont décrits en détail à la section 1.3 ci-dessous.

► **Déclenchement de l'intervention de la Caisse, politiques de gestion et lignes directrices.**

Le bureau de l'administrateur a élaboré ou parachevé un certain nombre de politiques de gestion, dont certaines sont destinées à l'usage de la Caisse et d'autres seront distribuées aux intervenants. Les publications à l'intention des intervenants devraient être distribuées dans les premiers mois de l'exercice 2020-2021.

► **Approfondissement des connaissances relatives à l'indemnisation en cas d'accident ferroviaire impliquant des marchandises désignées.**

L'administratrice a continué d'examiner l'ampleur et la méthodologie de l'évaluation et de l'indemnisation de certaines pertes et certains dommages, en particulier les pertes et dommages réels résultant de la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette chez les peuples autochtones du Canada (voir l'article 153 de la Loi). Les diverses dimensions de la préparation à cet égard consistent à comprendre ce qui peut être réclamé au titre de la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette par les peuples autochtones, comment ces dommages devraient être documentés pour faire une demande d'indemnisation, et comment de telles demandes d'indemnisation seront évaluées (méthodologie ou critères pertinents). L'objectif de l'administratrice est d'élaborer et de distribuer une annexe au manuel des demandes d'indemnisation qui traite de ces types de pertes ou dommages. En plus des recherches en cours, l'administratrice a entamé des discussions avec les entités qui ont un intérêt commun à cet égard,

en particulier les groupes autochtones, Services aux Autochtones Canada (SAC) et Transports Canada (TC). La réflexion de l'administratrice sur l'indemnisation de la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette chez les Autochtones et l'indemnisation de la perte de la valeur de non-usage pourra prendre en compte des travaux entrepris par TC en cette matière dans le domaine maritime. En fait, TC a été chargé de :

« revoir le régime fédéral d'indemnisation en cas de déversement de pétrole en mer relativement à l'indemnisation des valeurs de non-usage pour les collectivités autochtones et non autochtones, notamment les collectivités non situées sur la côte qui seraient susceptibles d'être touchées par un déversement de pétrole en milieu marin. » (recommandation n° 15 du Rapport de réexamen du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, publié par l'Office national de l'énergie (tel qu'il était alors connu).

Ce nouveau développement a donné une autre tournure à la réflexion de l'administratrice sur l'indemnisation de ces types de dommages à la suite d'un accident de transport de pétrole brut par chemin de fer.

1.2. ASSURANCE QUE LES DOSSIERS ET LES SYSTÈMES SONT BIEN TENUS

À cette fin, l'administratrice a pris les mesures suivantes :

- **Validation du volet des revenus et préparation à l'examen spécial quinquennal.** L'administratrice et l'administrateur adjoint ont tenu des rencontres avec TC (Politique ferroviaire), l'OTC et TC (Transport des marchandises dangereuses), afin de mieux comprendre les données et l'information que ces organisations possèdent sur le transport de pétrole brut par chemin de fer. L'administratrice cherche des moyens possibles d'obtenir l'assurance que le volume global déclaré pour les besoins de la contribution est exact. Le vérificateur de la

Caisse a aussi recommandé que la Caisse mette en place des contrôles pour identifier toutes les compagnies tierces (les entités expéditrices) qui demandent à expédier du pétrole brut au Canada et qu'elle confirme ensuite ces volumes par rapport à ceux déclarés par les compagnies de chemin de fer. Ces discussions reprendront une fois qu'un nouveau directeur aura été nommé. Entre-temps, le formulaire de mise à jour annuelle de 2020, que l'administratrice a envoyé à toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, vise à comprendre clairement comment et par qui la contribution est effectivement perçue et versée. Cela est crucial, car la Caisse aura bientôt cinq ans et son premier examen spécial aura lieu en 2021, comme l'exige l'article 155.94 de la Loi. Cet examen spécial quinquennal sera axé sur des questions financières et de gestion pertinentes à la Caisse et qui comprendront probablement un examen portant sur le volet des revenus de la Caisse. Des communications de suivi sur cet aspect du formulaire de mise à jour annuelle de 2020 auront lieu entre l'administratrice et les compagnies de chemin de fer au cours de l'exercice 2020-2021.

- **La dotation en personnel de la Caisse et la transition vers un modèle perfectionné de gestion et de gouvernance.** Depuis sa création, la Caisse s'appuie sur la Caisse maritime, qui a célébré son 30^e anniversaire en 2019-2020. L'administratrice et l'administrateur adjoint ont été nommés pour diriger conjointement les deux Caisses, qui partagent le même personnel et les mêmes locaux. Les frais directs sont facturés directement à chaque Caisse, et les frais indirects et communs sont répartis au prorata entre les deux Caisses selon les modalités de leur protocole d'entente. La Caisse maritime est l'employeur du personnel qui sert les deux Caisses, et elle facture les frais de personnel à la Caisse. Le niveau d'activités de la Caisse maritime a augmenté considérablement au cours des deux derniers exercices, et il s'est intensifié davantage durant l'année de son 30^e anniversaire, qui a servi

de tremplin pour la réalisation d'une multitude de projets. Cette situation, qui s'est manifestée dès le début de 2019, a nécessité la transition vers un nouveau modèle de gestion fondé sur trois piliers : la gestion de l'équipe des demandes d'indemnisation de la Caisse maritime a été confiée à un avocat principal interne; la gestion de l'équipe de la Caisse a été confiée à un directeur; et la gestion des services administratifs et professionnels communs aux deux Caisses a été confiée à la directrice des Services intégrés. Les descriptions de travail de tous ces postes ont été mises à jour ou rédigées et classifiées par une entreprise de ressources humaines externe, les politiques de rémunération ont été mises à jour, toutes les politiques de ressources humaines ont été mises à jour et consolidées, et un cadre de délégation a été élaboré. Au cours de la deuxième moitié de l'année 2019, les trois nouveaux postes de la Caisse (directeur, avocat et analyste) ont été créés, annoncés et dotés par voie de concours. Ce regroupement de l'équipe assignée spécifiquement à la Caisse devrait aider à accélérer la mise en œuvre du plan de préparation.

- ▶ **Réaménagement des locaux en réponse aux besoins croissants des deux Caisses.** L'embauche des nouveaux employés de la Caisse, ainsi qu'un certain nombre d'embauche pour la Caisse maritime a nécessité le réaménagement des locaux pour y installer de nouveaux postes de travail et un certain nombre de bureaux fermés. Les frais de ce réaménagement ont été répartis en parts égales entre les deux Caisses.
- ▶ **Processus de gestion des dossiers et conservation et disposition des documents.** Pour faire avancer la transition du bureau vers un environnement électronique pour la tenue des dossiers, une nouvelle fonction a été ajoutée avec succès au système de gestion de l'information de la Caisse. Cette fonction rend plus facile et efficace l'usage des dossiers de la Caisse qui sont classés électroniquement dans le système. En raison de la situation causée par la pandémie de la COVID-19, la Caisse prévoit

accélérer l'adoption d'un système électronique pour la tenue des dossiers au cours de l'exercice à venir. De plus, étant donné que le nombre d'employés et de consultants qui travaillent pour la Caisse continue d'augmenter, de nouvelles politiques et procédures ont été adoptées tout au long de l'exercice, afin d'améliorer la saisie, l'organisation, l'accessibilité et la récupération de l'information du bureau.

- ▶ **Nouvelles exigences de la Loi sur l'accès à l'information (LAI).** Suite aux modifications à la LAI occasionnées par l'adoption de la Loi modifiant la *Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels et d'autres lois en conséquence* (projet de loi C-58) en juin 2019, le bureau de l'administrateur a ajusté certaines procédures afin de se conformer aux nouvelles exigences statutaires, notamment par la divulgation proactive mensuelle des frais d'accueil et des dépenses liées aux déplacements. Ces nouvelles exigences permettent d'assurer une meilleure transparence du bureau de l'administrateur.
- ▶ **Protocole d'entente avec TC.** Durant la première année d'existence de la Caisse, l'administratrice et TC ont établi un protocole d'entente qui précise les relations en matière d'activités, d'administration, de finances, de vérification et de rapport entre les deux organisations. Un protocole d'entente semblable existe entre l'administratrice de la Caisse maritime et TC. Ce dernier protocole d'entente a dû être modifié en 2019 à la suite de modifications apportées à la loi qui régit la Caisse maritime. Cela a fourni l'occasion d'améliorer un certain nombre d'autres éléments de ce protocole, notamment en ce qui a trait aux modalités des services financiers que TC fournit à la Caisse maritime. Dans la foulée de ces améliorations du protocole d'entente avec la Caisse maritime, l'administratrice a proposé à TC un nouveau protocole d'entente pour remplacer et améliorer celui qui a été établi à l'origine avec la Caisse. Cette amélioration offrira aussi l'occasion d'opérationnaliser davantage

la collaboration à l'égard du versement de la contribution et du respect de cette obligation, en prévision de l'examen spécial quinquennal.

1.3. RAPPORT ANNUEL AU MINISTRE DES TRANSPORTS À DÉPOSER AU PARLEMENT ET RELATIONS EXTERNES

La Loi prévoit que l'administrateur doit présenter au ministre un rapport annuel de ses activités pour l'exercice et qu'il doit rendre compte dans ce rapport des éléments financiers énoncés au paragraphe 155.93(2) de la Loi. Le rapport financier est présenté plus loin à la partie 2 du rapport annuel.

Le bureau de l'administrateur a aussi réalisé un certain nombre d'activités de relations externes – parfois conjointement avec la Caisse maritime – dont la plupart visaient à engager davantage les intervenants. Afin d'interagir plus efficacement avec ces différents intervenants, l'administratrice est en voie de conclure une entente de services avec un fournisseur de base de données des parties prenantes.

► **Usage de langage clair pour améliorer les communications.** Des efforts ciblés ont été déployés afin de créer de nouveaux produits de communications dans un langage plus clair et simple. Le feuillet d'information « Faits saillants sur la Caisse » est maintenant partagé à grande échelle et disponible sur le site Web de la Caisse. Une nouvelle bannière rétractable maximise la visibilité lors d'événements auxquels la Caisse participe en tant qu'exposant ou conférencier. La prochaine étape consistera à refaire le site Web. En vue de la circulation prochaine d'un document synthèse qui explique aux demandeurs à qui s'adresser pour les dommages subis suite à d'un accident, l'administratrice a consulté les entités fédérales qui auraient également un rôle à jouer dans le cadre de l'indemnisation.

► **Engagement continu avec les groupes autochtones.** Les efforts de relations externes auprès des communautés autochtones se sont

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

QUI SOMMES-NOUS?

La Caisse indemnise les victimes de dommages causés par un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut. L'indemnisation commence dès que les compagnies de chemin de fer ont payé le montant complet exigé par la loi.

La Caisse a été créée en réponse à la tragédie de Lac-Mégantic :

- désormais, en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut, nous protégeons la population canadienne pour lui éviter d'avoir à assumer les frais des dommages.

L'administrateur indépendant de la Caisse met en œuvre un plan d'action pour faciliter l'accès à la justice et l'indemnisation des victimes.

LE PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR

COMMENT S'APPLIQUE-T-IL AU CANADA?

Le Canada a renforcé son régime de responsabilité et d'indemnisation en :

- établissant la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, même en l'absence de preuve de faute ou de négligence;
- exigeant des compagnies de chemin de fer qu'elles aient un montant minimal d'assurance basé sur le risque et sur le type et le volume de pétrole brut qu'elles transportent ;
- le montant d'assurance minimal varie entre 100 millions et un milliard de dollars.

QUELS TYPES DE DOMMAGES PEUVENT ÊTRE INDEMNISÉS?

- Mesures de prévention et frais de nettoyage
- Dommmages à l'environnement
- Blessures
- Dommmages à la propriété
- Pertes économiques
- Perte de possibilités de chasse, de pêche et de cueillette pour les peuples autochtones
- Pertes des moyens de subsistance

COMMENT LES VICTIMES SONT-ELLES INDEMNISÉES?

- Les demandeurs envoient leur demande d'indemnisation à la compagnie de chemin de fer responsable;
- La compagnie indemnise les demandeurs jusqu'à ce que la limite de son montant minimal d'assurance responsabilité soit atteinte;
- Les demandeurs qui n'ont pas été indemnisés nous envoient leur demande d'indemnisation;
- Nous couvrons toutes les demandes d'indemnisation restantes.

Par prudence, assurez-vous de présenter votre demande d'indemnisation moins de trois ans après avoir subi des dommages.

COMMENT SOMMES-NOUS FINANCÉS?

Toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale transportant du pétrole brut au Canada doivent payer un coût calculé à la tonne :

- Ce coût, appelé « contribution », est ajusté chaque année;
- Depuis 2016, nous avons recueilli entre un et deux millions de dollars par mois en contributions et en intérêts générés par ces sommes.

En cas de catastrophe, la Caisse a accès à des fonds additionnels et il n'y a aucune limite à l'indemnisation qu'elle peut offrir.

COMMENT NOUS JOINDRE?

Nous travaillons activement à un processus compréhensif d'indemnisation avec nos principaux intervenants! Participez à la discussion en vous abonnant à nos bulletins d'information et en partageant vos points de vue sur les médias sociaux!

QUE SONT LES "MARCHANDISES DÉSIGNÉES" ?

- Pétrole brut;
- D'autres marchandises peuvent être ajoutées par règlement.

www.ciafimd.gc.ca fraidg_ciafimd fraidg-ciafimd

Canada

The Fund compensates victims of damages caused by a major crude-by-rail accident.
Compensation starts after railway companies have paid damages up to the amount required by law.

La Caisse indemnise les victimes de dommages causés par un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut.
L'indemnisation commence dès que les compagnies de chemin de fer ont payé les dommages jusqu'au montant exigé par la loi.

Examples of compensation: | Exemples d'indemnisation :

- Preventive measures and clean-up costs / Mesures de prévention et frais de nettoyage
- Environmental damage / Dommages à l'environnement
- Personal injury / Blessures
- Property damage / Dommages à la propriété
- Economic loss / Pertes économiques
- Loss of fishing, hunting and gathering opportunities for indigenous peoples / Perte de possibilités de chasse, de pêche et de cueillette pour les peuples autochtones
- Loss of subsistence living / Pertes des moyens de subsistance

poursuivis, de même que les discussions sur les enjeux ayant un impact sur ces communautés. Dans le cadre de cet engagement, la Caisse a tenu des rencontres auprès de divers groupes au sujet du développement du processus d'indemnisation. Cela vise à s'assurer que la Caisse est prête à répondre aux demandeurs autochtones, notamment pour la perte de possibilités de chasse, de pêche et de cueillette.

► **Usage des plateformes en ligne pour élargir les relations externes.**

- **Médias sociaux** – Depuis 2019, l'usage des pages LinkedIn et Twitter est en hausse constante. Dans le cadre de la stratégie d'engagement en ligne, la présence de la Caisse sur les médias sociaux a aidé à atteindre les intervenants, à les engager et à entretenir de solides relations avec eux. En plus de la publication de nouveaux documents et d'articles dans les médias, de la présentation de webinaires et de la participation à des événements et à des salons professionnels, d'autres efforts ont été déployés pour tenir le public informé.
- **Bulletin** – Un bulletin mensuel diffusé par courriel sert à tenir le public au courant des nouvelles, des publications, des offres d'emploi, des événements à venir et d'autres

annonces faites par la Caisse. Plus de 355 personnes se sont abonnées au bulletin. La Caisse fournit aussi des articles à publier dans les bulletins des intervenants, comme l'*Union of BC Municipalities* (UBCM) – *The Compass*.

► **Impact de la COVID-19 sur le plan de relations externes de l'administratrice.**

Un certain nombre d'activités ont dû être annulées ou reportées en raison de la COVID-19, comme les suivantes :

- une rencontre avec une délégation de l'Université de Sherbrooke
- des rencontres avec des intervenants clés

À la suite des recommandations des autorités de santé publique, la Caisse a aussi décidé de ne participer à aucun événement externe jusqu'à nouvel ordre. Tous les événements organisés par la Caisse, y compris les webinaires, ont aussi été reportés. Les intervenants ont été encouragés à demeurer en contact avec le personnel de la Caisse qui travaille à distance, en faisant parvenir leurs commentaires et leurs questions par courriel.












ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE EN 2019-2020

Faits saillants des activités d'engagement :

- ▶ **42 rencontres** avec des intervenants clés
- ▶ **3 exposés** présentés à des conférences nationales et internationales
- ▶ **7 provinces et territoires** ont fait l'objet d'activités d'engagement
- ▶ **4 kiosques d'exposition** à des salons professionnels provinciaux et nationaux bien achalandés
- ▶ La Caisse poursuit ses activités de relations externes conjointes avec la Caisse maritime, lorsqu'il y a lieu.

LÉGENDE DU TYPE D'INTERVENANTS

	Gouvernement fédéral		Communautés juridiques
	Gouvernements provinciaux et territoriaux		Administrations locales, municipalités et associations connexes
	Engagement envers les peuples autochtones		Compagnies de chemin de fer et associations connexes
	Organismes d'intervention d'urgence		Industrie pétrolière et gazière
	Spécialistes en demandes d'indemnisation et en assurance		

*Les rencontres périodiques avec TC et l'OTC ne figurent pas dans la liste ci-dessous.

2019

AVRIL



Red Deer, Alberta

- ▶ Exposant au salon professionnel de la conférence annuelle de la Local Government Administration Association of Alberta (LGAA)



Ottawa, Ontario

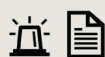
- ▶ Rencontre avec la Croix-Rouge canadienne



Toronto, Ontario

- ▶ Rencontres avec des cabinets d'expertise en sinistres membres de l'Association canadienne des experts indépendants (ACEI) : ClaimsPro, Crawford & Company (Canada) Inc. et Sedgwick Canada Inc.

MAI



Ottawa, Ontario

- ▶ Téléconférence avec la Croix-Rouge canadienne

JUIN



Ottawa, Ontario

- ▶ Rencontre avec la Croix-Rouge canadienne
- ▶ Participation à la rencontre de la communauté de pratique de l'analyse coût-avantages organisée par le Bureau de la Communauté des régulateurs fédéraux



Huntsville, Ontario

- ▶ Exposant au salon professionnel et participant aux discussions parallèles de la conférence annuelle de l'Association des directeurs généraux, secrétaires et trésoriers municipaux de l'Ontario (ASTMO)



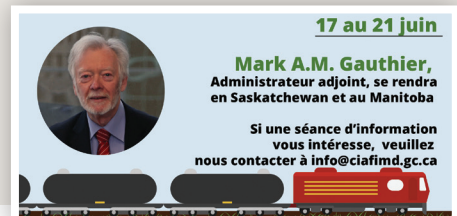
Regina, Saskatchewan

- ▶ Rencontres avec les ministères suivants de la Saskatchewan :
 - Environnement
 - Voirie et Infrastructure
 - Énergie et Ressources
 - Relations gouvernementales et Programme d'aide aux sinistrés
- ▶ Rencontre avec *Global Transportation Hub*



Winnipeg, Manitoba

- ▶ Rencontres avec les ministères suivants du Manitoba :
 - Agriculture et Développement des ressources – Direction du pétrole
 - Croissance, Entreprise et Commerce
 - Infrastructure et Organisation des mesures d'urgence
- ▶ Rencontre avec l'Assemblée des Chefs du Manitoba
- ▶ Rencontre avec le Conseil canadien des ministres de l'environnement



JUILLET



- ▶ Rencontre sur l'engagement des Peuples autochtones avec SAC et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC) et TC

AOÛT



Ottawa, Ontario

- ▶ Réunion avec la Direction du transport ferroviaire (DTF) du Ministère des Transports du Québec, dans le cadre des consultations parallèles des organismes fédéraux du Sommet sur le transport ferroviaire
- ▶ Teleconférence avec *BNSF Railway Company* (Avocat externe)

SEPTEMBRE



Winnipeg, Manitoba

- ▶ Exposé présenté à l'assemblée générale annuelle et à la conférence de formation de la *Canadian Transport Lawyers Association (CTLA)*



Ottawa, Ontario

- ▶ Participation à la conférence *Le Canada avance avec le train*, organisée par l'Association des chemins de fer du Canada



Calgary, Alberta

- ▶ Conférencier et exposant au salon professionnel de l'exposition et de la conférence sur le transport de pétrole brut par chemin de fer au Canada
- ▶ Rencontre avec CP
- ▶ Rencontre avec la Régie de l'énergie du Canada
- ▶ Exposé présenté à Borden Ladner Gervais LLP



Gatineau, Québec

- ▶ Participant à la consultation régionale du Sommet sur le transport ferroviaire, organisée par le ministère des Transports du Québec



Vancouver, Colombie-Britannique

- ▶ Conférencier et exposant au salon professionnel de la conférence annuelle de l'*Union of BC Municipalities (UBCM)*



- ▶ Rencontres avec les ministères suivants de la Colombie-Britannique :
 - Sécurité publique et Solliciteur général – Gestion des urgences de la C.-B.
 - Environnement et Stratégie sur le changement climatique



- ▶ Rencontre avec la *Fire Chiefs' Association of British Columbia*



OCTOBRE



Ottawa, Ontario

- ▶ Rencontre avec l'Association des chemins de fer du Canada

2020

JANVIER



Ottawa, Ontario

- ▶ Rencontre sur l'engagement des Peuples autochtones avec SAC, RCAANC et TC



Fredericton, Nouveau-Brunswick

- ▶ Rencontres avec les ministères suivants du Nouveau-Brunswick :
 - Transports et Infrastructure
 - Organisation des mesures d'urgence
 - Agriculture, Aquaculture et Pêches
 - Environnement et Gouvernements locaux



- ▶ Rencontre avec l'Association des administrateurs municipaux du Nouveau-Brunswick (AAMNB)

FÉVRIER



Ottawa, Ontario

- ▶ Téléconférence avec l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM)
- ▶ Téléconférence avec l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick (UMNB)



Montréal, Québec

- ▶ Rencontre avec Énergie Valero

2. RAPPORT FINANCIER

Au cours de l'exercice, la Caisse a perçu la somme de 31 154 877 \$ en contributions (comparativement à 22 780 995 \$ en 2018-2019). De plus, des intérêts de 637 687 \$ ont été portés au crédit de la Caisse en 2019-2020 (comparativement à 513 245 \$ en 2018-2019).

Les dépenses de la Caisse pour l'exercice se sont élevées à 538 462 \$ (comparativement à 579 716 \$ en 2018-2019), y compris des honoraires de 57 631 \$ versés à l'administratrice et à l'administrateur adjoint (comparativement à 38 494 \$ en 2018-2019). Les dépenses ont diminué, malgré le coût du réaménagement des locaux pour y installer d'autres postes de travail (voir la section 1.2 ci-haut et la note n° 4 des états financiers). Cette baisse est attribuable au niveau d'activités plus faible de la Caisse comparativement à celui de la Caisse maritime en 2019-2020 (comme il est expliqué à la section 1.2 ci-haut), ce qui s'est traduit par une diminution des dépenses de fonctionnement, notamment une réduction des frais de consultation et de la part du loyer de la Caisse (voir la note n° 6 des états financiers).

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 75 378 808 \$ (comparativement à 44 124 706 \$ le 31 mars 2019).

Le rapport du vérificateur est compris dans les états financiers ci-joints. La Caisse n'a pas encore été facturée pour la préparation de ce rapport, mais le coût ne devrait pas dépasser 8 300 \$ (taxes en sus), selon l'entente de services conclue au début de 2020.

Note concernant l'impact financier de la COVID-19 sur l'exercice 2019-2020 :

- ▶ À compter du 17 mars 2020, le personnel de la Caisse a commencé à travailler à distance, sauf pour les tâches nécessaires à la conformité qui ont dû être accomplies au bureau : le traitement de la paye et des paiements, ainsi que la clôture de l'exercice. Les employés qui ont dû se rendre au bureau ont été priés d'utiliser leur voiture (au lieu du transport en commun), et la Caisse a payé leurs frais de stationnement durant les heures de travail. Ces employés ont aussi obtenu une prime de 20 % (à titre de jours de vacances supplémentaires) pour le temps qu'ils ont passé au bureau. Étant donné que très peu d'employés sont venus au bureau et qu'ils ont fourni des services administratifs et financiers aux deux Caisses, les frais ont été minimes et partagés entre les Caisses. Sauf pour ces frais, la Caisse n'a engagé aucune dépense additionnelle pour déployer son personnel à distance.

**CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES
ACCIDENTS FERROVIAIRES
IMPLIQUANT DES MARCHANDISES
DÉSIGNÉES**

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2020

**CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES
ACCIDENTS FERROVIAIRES
IMPLIQUANT DES MARCHANDISES
DÉSIGNÉES**

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Rapport de l'auditeur indépendant	1
États financiers	
État de la situation financière	3
État des résultats	4
État de la variation des actifs financiers nets	5
État des flux de trésorerie	6
Notes complémentaires	7

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'administrateur de la
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2020, et les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse au 31 mars 2020, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la Caisse conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Observations - budget

Tel que mentionné à la note complémentaire 7, les états financiers ne contiennent aucune donnée budgétaire, bien que cette information soit requise selon les normes comptables pour le secteur public. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux normes comptables pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Caisse à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Caisse ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Caisse.

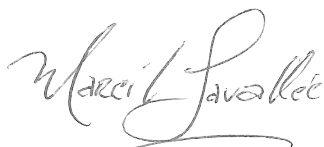
Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Caisse;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Caisse à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Caisse à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
Le 11 mai 2020

Marcil Lavallée

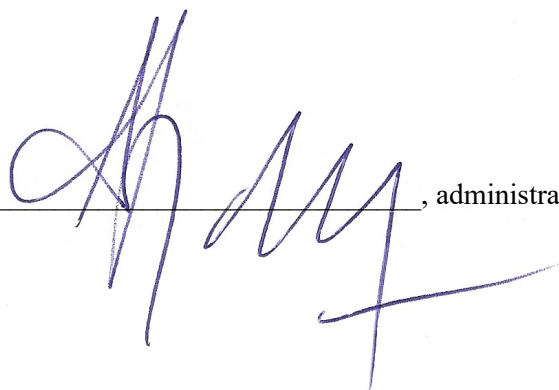
CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2020

3

	2020	2019
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	66 609 195 \$	39 568 124 \$
Débiteurs	8 809 101	4 517 528
Intérêts courus à recevoir	36 031	42 750
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	75 454 327	44 128 402
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	129 665	3 696
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	45 151	-
	174 816	3 696
ACTIFS FINANCIERS NETS	75 279 511	44 124 706
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 4)	99 297	-
EXCÉDENT ACCUMULÉ	75 378 808 \$	44 124 706 \$


_____, administrateur

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020

4

	2020	2019
PRODUITS		
Levée de contribution	31 154 877 \$	22 780 995 \$
Intérêts	637 687	513 245
	31 792 564	23 294 240
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau	209 906	212 810
Frais de consultation	198 937	251 169
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	57 631	38 494
Loyer	28 997	57 601
Déplacements	9 463	10 602
Frais d'audit	9 153	9 040
Amortissement des immobilisations	24 375	-
	538 462	579 716
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	31 254 102	22 714 524
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	44 124 706	21 410 182
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	75 378 808 \$	44 124 706 \$

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020

5

	2020	2019
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	31 254 102 \$	22 714 524 \$
Acquisition d'immobilisations	(123 672)	-
Amortissement des immobilisations	24 375	-
	(99 297)	-
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	31 154 805	-
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	44 124 706	21 410 182
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	75 279 511 \$	44 124 706 \$

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020

6

	2020	2019
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	31 254 102 \$	22 714 524 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	24 375	-
	31 278 477	22 714 524
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Débiteurs	(4 291 573)	(1 140 060)
Intérêts courus à recevoir	6 719	155 090
Créditeurs et frais courus	125 969	(14 861)
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	45 151	-
	(4 113 734)	(999 831)
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(123 672)	-
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	27 041 071	21 714 693
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	39 568 124	17 853 431
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	66 609 195 \$	39 568 124 \$

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

7

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse) fut créée le 18 juin 2016 en vertu de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* (la Loi). La Loi modifie la *Loi sur les transports au Canada*.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Méthode de comptabilité

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux Normes comptables pour le secteur public.

Estimations comptables

La présentation d'états financiers conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux Normes comptables pour le secteur public requiert que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs et sur les montants comptabilisés au titre des revenus et des charges pour les exercices visés. La principale estimation porte sur l'évaluation de la provision pour demandes sous révision lorsque de telles réclamations sont reçues. Les montants réels pourraient être différents de ces estimations.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire et selon les périodes suivantes :

Équipement informatique	3 ans
Mobilier et équipement	10 ans
Améliorations locatives	Durée restante du bail

Constatation des produits

Les revenus de levée de contribution sont constatés lorsqu'ils sont gagnés en fonction des volumes de pétrole brut transporté du Canada déclarés par les sociétés de transport ferroviaire.

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

8

3. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et Transports Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de l'entente signée le 20 avril 2018 entre Transports Canada et le ministère des Finances, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêt ont fluctué entre 0,78 % et 1,64 % (2019 : 1,43 % et 2,42 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2020 était de 1,36 % (2019 : 2,06 %).

4. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2020	2019
Équipement informatique	5 141 \$	1 713 \$	3 428 \$	- \$
Mobilier et équipement	10 448	1 045	9 403	-
Améliorations locatives	108 083	21 617	86 466	-
	123 672 \$	24 375 \$	99 297 \$	- \$

5. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Caisse est liée, à titre de composante du périmètre comptable du gouvernement du Canada, à tous les ministères, organismes et sociétés d'état.

Au cours de l'exercice, la Caisse a versé une somme totalisant 207 637 \$ (2019 : 243 163 \$) à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pour sa part des dépenses opérationnelles suivantes :

	2020	2019
Loyer	28 997 \$	57 601 \$
Services administratifs, salaires et frais de bureau	178 640	179 085
Frais de consultation	-	6 477
	207 637 \$	243 163 \$

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

9

6. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses opérations, la Caisse peut recevoir des informations relativement à des événements qui sont survenus, mais pour lesquels aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Il n'est pas possible pour la Caisse de déterminer la probabilité d'une demande d'indemnisation pour ces événements. La Caisse n'est aussi pas en mesure d'évaluer la valeur financière de toute demande liée à ces événements, s'il y a lieu. Aucune provision liée à ces événements n'est constatée dans les états financiers. Une provision est constatée lorsqu'une demande d'indemnisation est effectivement reçue.

En date du 1 avril 2020, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 1,79 \$ (2019 : 1,76 \$) par tonne métrique de pétrole brut transporté par une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale au Canada. La levée de contributions est indexée annuellement en fonction du taux d'inflation et de l'indice des prix à la consommation.

7. BUDGET

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées ne prépare pas de budget annuel étant donné la nature de ses opérations.