

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



**Rapport annuel
de l'administrateur**

2022-2023

Canada 

À propos de la page couverture : photo de Michael Berry, août 2014, Montréal, Québec.

Publié par l'administrateur de la

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

180, rue Kent, pièce 830

Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Canada

Tél. : (613) 991-1727

Télec. : (613) 990-5423

www.ciafimd.gc.ca

L'honorable Pablo Rodriguez, 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 se terminant le 31 mars 2023.

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



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark A.M. Gauthier', written in a cursive style with a long horizontal flourish extending to the right.

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.
Administrateur (nommé le 3 avril 2023)
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

Avant-propos de l'administratrice sortante 2

1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS 8

1.1. Se préparer à évaluer et à payer les réclamations 8

1.1.1. Surveillance des accidents 8

Carte des accidents surveillés en 2022-2023 9

1.1.2. État de préparation 11

1.1.3. Défis et possibilités 17

1.2. S'assurer que les dossiers et les systèmes sont bien tenus 19

1.3. Rapports, communications et transparence 20

2. RAPPORT FINANCIER 24

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Volumes de pétrole brut transporté par chemin de fer par trimestre depuis 2016 10

Graphique 2 : Montant perçu en contributions et intérêts depuis 2017 24



INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse) indemnise les victimes de dommages causés par un grave accident de transport de pétrole brut par chemin de fer.

L'indemnisation offerte par la Caisse commence dès que les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale ont payé le montant complet exigé par la loi. Ce montant de couverture d'assurance obligatoire est basé sur le risque, le type et le volume de pétrole brut qu'elles transportent. Il varie de 100 millions à 1 milliard de dollars.

La Caisse est un compte à fins déterminées des comptes du Canada, établie en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi).

Une compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident de transport de pétrole brut est responsable des dommages. Il n'est pas nécessaire de prouver la faute ou la négligence de la compagnie. Si plusieurs compagnies sont impliquées dans un accident, elles seront toutes responsables.

La Caisse est financée par une contribution, calculée à la tonne, qui est perçue auprès des expéditeurs. La contribution est ensuite versée dans la Caisse par la première compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale qui transporte le pétrole brut au Canada.

En cas de catastrophe, il n'y a pas de limite au montant d'indemnisation que la Caisse peut offrir. La Caisse a accès au Trésor pour obtenir des fonds fédéraux additionnels, si nécessaire.

Ce rapport annuel porte sur l'exercice financier allant du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Ceci est le 7^e rapport annuel sur les activités de la Caisse.



Dans le reste de ce rapport, lorsque nous utiliserons le terme « accident », nous entendons :

- ▶ Un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut.

Par « compagnie de chemin de fer », nous entendons :

- ▶ Une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale ou de compétence fédérale. La liste de ces compagnies se trouve sur le site Web de l'Office des Transports du Canada (OTC).

Par « transition des réclamations », nous entendons :

- ▶ À la suite d'un accident, c'est le moment lorsque la compagnie de chemin de fer a payé les réclamations jusqu'à la limite de leur montant de responsabilité et que les réclamations devront dorénavant être gérées par notre équipe.



AVANT-PROPOS DE L'ADMINISTRATRICE SORTANTE

J'ai été nommée administratrice de la Caisse en 2016. La Caisse venait tout juste d'être créée à la suite de la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic. Il fallait tout bâtir à partir de zéro, y compris la structure organisationnelle de la Caisse.

En 2017, j'ai produit sans tarder l'ébauche d'un manuel de demandes d'indemnisation et j'ai tenu une première série de consultations avec nos principaux intervenants. L'approche proposée était de se préparer à dédommager les demandeurs en faisant une planification préliminaire en collaboration avec d'autres payeurs. Nous avons tenu d'autres discussions durant un atelier en novembre 2017. Tous les participants étaient ouverts à cette approche, avec certaines réserves.

Avant 2018, j'ai été nommée à deux reprises de façon intérimaire et à court terme. À cause de cela, il a été plus difficile d'établir un plan stratégique complet.

J'ai continué de remplir mon mandat après son expiration en janvier 2018. À la fin de mars 2018, mon mandat a été renouvelé pour une période de cinq ans. En avril 2018, Mark Gauthier a été nommé administrateur adjoint pour un mandat de cinq ans. Sa nomination a été une bénédiction et a marqué un point tournant important. Nous avons pu combiner nos forces en formant une équipe unie qui se complète bien. De plus, nos mandats de cinq ans nous ont permis d'établir et de mettre en place un plan stratégique. Nous avons concentré nos efforts pour nous préparer à répondre à un grand nombre de réclamations et pour bâtir la capacité interne et la souplesse dont la Caisse a besoin.

Ces années ont été très stimulantes. Cependant, je n'ai pas demandé que mon mandat soit renouvelé après avril 2023.

Presque sept ans après ma nomination comme administratrice, voici où en est la Caisse aujourd'hui :

Gouvernance et ressources

Nous partageons nos locaux et notre infrastructure avec la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse maritime), selon une formule de partage des coûts. L'administrateur et l'administrateur adjoint sont nommés pour diriger les deux Caisses.

- ▶ La Caisse a sa propre image de marque et une identité visuelle, y compris :
 - un site Web
 - des adresses de courriel
 - une infolettre
 - des comptes de médias sociaux (LinkedIn, YouTube et Twitter).
- ▶ La Caisse a ses propres exigences et délais de conformité.

Nous avons conclu deux protocoles d'ententes (PE) pour soutenir la gouvernance et les activités de la Caisse, y compris avec :

- ▶ Transports Canada (TC) pour définir les relations entre nos deux organisations.
- ▶ La Caisse maritime pour partager les coûts des ressources communes.

Nous allons bientôt finaliser un PE avec VIA Rail Canada sur la transition des réclamations à la suite d'un accident sur les voies ferrées de la compagnie.

La Caisse possède une expertise et une capacité internes. Notre programme de préparation à l'indemnisation est maintenant géré par un directeur et trois employés (deux avocats et un analyste) qui sont appuyés par :

- ▶ Des services intégrés partagés avec la Caisse maritime, y compris :
 - les finances
 - les ressources humaines et la paye
 - les communications
 - la gestion de l'information et des technologies de l'information
 - la gestion de bureau et la conformité.
- ▶ Plusieurs consultants, experts et avocats externes.
- ▶ Des étudiants engagés dans le cadre de notre programme pour étudiants.

La Caisse a subi son premier examen spécial en 2021. Les vérificateurs externes ont conclu que la Caisse était administrée de façon efficiente et efficace par rapport aux coûts. Ils ont relevé quelques possibilités d'amélioration et ont fait des recommandations auxquelles nous sommes en train de donner suite.

Finances

Au 31 mars 2023, la Caisse avait un solde accumulé de plus de 101 millions de dollars provenant de contributions perçues et d'intérêts courus (voir le graphique 2).

- ▶ Nous avons travaillé avec les compagnies de chemin de fer concernées pour clarifier leurs processus de suivi et de compte rendu du transport de pétrole brut.
- ▶ TC va nous confirmer que les contributions sont reçues à temps et qu'elles sont complètes.

Accidents

Aucun accident n'a déclenché l'intervention de la Caisse depuis 2016.

- ▶ Six accidents ont été surveillés. La limite de l'assurance des compagnies ferroviaires impliquées n'a pas été atteinte suivant ces accidents.
- ▶ L'administrateur n'a été partie à aucune poursuite selon la Loi.
 - Selon la Loi, lorsqu'une poursuite est commencée contre une compagnie de chemin de fer pour des dommages causés par le transport de pétrole brut, l'administrateur devient partie à cette poursuite.

Gestion des réclamations et préparation

Nous avons créé et mené une stratégie de relations externes et d'engagement pour joindre et faire participer tous nos principaux intervenants. Cela comprend les principaux payeurs du régime. Nous avons, par exemple, demandé leurs commentaires sur la conception du processus d'indemnisation.

Nous avons choisi une entreprise externe qui nous fournira leurs services de gestion et d'évaluation des réclamations selon le besoin. Ceci est un grand pas en avant pour se préparer à traiter un volume élevé de réclamations. Il a fallu mener un vaste processus d'approvisionnement public (demandes d'offre à commandes).

Nous avons publié un Manuel des demandes d'indemnisation. Par la suite, nous l'avons mis à jour et avons publié une deuxième édition.

Nous avons créé et évalué des protocoles de gestion du déclenchement de la Caisse pour :

- ▶ les utiliser à l'interne;
- ▶ collaborer avec la ou les compagnies de chemin de fer impliquées dans un accident; et
- ▶ coordonner nos activités avec d'autres autorités publiques.

Nous sommes en train de négocier des PE avec les compagnies de chemin de fer pour faciliter la transition des réclamations de ces compagnies vers la Caisse.

Nous avons organisé trois ateliers et des exercices de simulation avec des douzaines de groupes d'intervenants.

Nous avons fait des recherches sur :

- ▶ les questions juridiques concernant notre nouveau régime législatif;
- ▶ les questions d'indemnisation qui ont été soulevées lors d'autres événements catastrophiques tant au Canada qu'à l'étranger.

Les défis des sept dernières années :

Le processus de nomination par le gouverneur en conseil, qui m'a donné un faible mandat pendant les deux premiers exercices.

La pandémie de COVID-19 et le décès du premier directeur de la Caisse en 2020 qui a ralenti notre programme de préparation.

La structure de gouvernance inhabituelle du bureau de l'administrateur :

- Bien que l'administrateur soit indépendant et qu'il soit l'employeur privé du personnel de son bureau, il doit se conformer aux nombreuses exigences de ministères et organismes gouvernementaux. La gestion des risques associés aux nombreux aspects imprécis de ce régime de gouvernance exige beaucoup de temps et de ressources.

Les questions concernant la mise en application de la Loi du point de vue de l'accès à la justice.

La mise en place d'une structure de gouvernance à trois piliers pour gérer séparément les deux Caisses, tout en utilisant en grande partie le même personnel et les mêmes ressources. Bien que le partage des ressources permette de réaliser des gains d'efficacité, chacune des deux Caisses a ses propres exigences de conformité, ce qui augmente la charge de travail.

La rétention d'un personnel hautement spécialisé dans un environnement de travail très compétitif.

Les défis et les possibilités qui se présentent à mon successeur et au législateur :

Un changement de leadership en 2023-2024. Un avis de possibilité de nomination pour le poste d'administrateur adjoint a été publié afin de trouver un remplaçant sans délai. Cependant, aucun avis de possibilité de nomination n'a été publié pour le poste d'administrateur. L'administrateur adjoint sortant, Mark Gauthier, va agir comme administrateur pour une période d'un an. La principale priorité sera d'assurer que les membres du personnel restent impliqués et motivés. Cela est essentiel, étant donné les connaissances très spécialisées qu'ils possèdent et le marché du travail hautement compétitif.

Les limites du modèle actuel de gouvernance. Le modèle de gouvernance du bureau de l'administrateur a atteint ses limites. Le législateur doit le réexaminer et peut-être aussi l'améliorer. Une structure organisationnelle consolidée pourrait faciliter la gouvernance et la conformité. Ce problème touche aussi la Caisse maritime, et il a été porté à l'attention de Transports Canada (TC).

Pousser les autres principaux intervenants à collaborer le plus possible.

Après plusieurs années de collaboration avec ceux-ci, nous constatons que leurs niveaux d'engagement varient. Nous avons besoin de plans de secours ou de mesures législatives pour remplir efficacement notre mandat au cas où un intervenant principal se montrerait peu coopératif.

Être ou ne pas être un tribunal administratif. La Caisse assure l'accès à la justice. Elle apporte un complément au régime actuel de responsabilité en offrant une indemnisation supplémentaire. Les fonds de la Caisse peuvent être utilisés seulement selon les décisions de l'administrateur, dans les paramètres de la Loi, pour :

- ▶ recevoir les réclamations, les évaluer et enquêter sur celles-ci;
- ▶ indemniser les demandeurs;
- ▶ recouvrer les montants payés si possible;
- ▶ être partie à des poursuites selon la Loi; et,
- ▶ autofinancer les fonctions d'administration et de conformité de la Caisse.

Le bureau de l'administrateur est-il un tribunal administratif? Je le crois fermement, ce qui a d'importantes implications concernant la gouvernance et la gestion (voir l'encadré 1).

Ce fut pour moi une occasion exceptionnelle dans ma carrière d'avocate d'avoir la chance de créer un nouveau tribunal administratif avec les ressources financières nécessaires. Je suis honorée que l'on m'ait confié ce rôle.

Je suis particulièrement reconnaissante aux membres du personnel qui se sont lancés avec moi dans cette aventure. Je suis aussi reconnaissante à tous les consultants, avocats et intervenants qui nous ont enrichis de leur expertise. Ce parcours de près de sept ans a été très intéressant d'un point de vue intellectuel. Mais ce dont je me souviendrai surtout, ce sont les personnes qui ont mené à bien ce grand projet.

Je remercie tout spécialement Mark Gauthier, qui a fait équipe avec moi durant les cinq dernières années et qui m'a apporté son savoir et sa sagesse. De plus, il a accepté d'agir comme administrateur pendant un an pour assurer la continuité et aider le futur administrateur adjoint à bien s'intégrer.

J'ai confiance que, grâce au leadership de Mark et au travail de l'équipe, d'autres progrès seront accomplis au cours de la prochaine année.



Anne Legars
Administratrice sortante

VUE D'ENSEMBLE DE 2022-2023

Nous n'avons reçu aucune réclamation liée à des accidents ferroviaires. Cependant, nous continuons de surveiller six accidents survenus dans le passé au cas où ils auraient des conséquences qui nécessiteraient une indemnisation (voir la carte à la page 9).

Nous avons continué de faire des progrès constants pour améliorer notre état de préparation. En voici quelques exemples :



Nous avons tenu des négociations avec les compagnies de chemin de fer sur la transition des réclamations. Nous allons bientôt conclure un PE avec VIA Rail Canada.



Nous avons organisé deux exercices de simulation pour évaluer notre état de préparation :

- ▶ le premier était un exercice interne, et
- ▶ le second a eu lieu avec nos partenaires en communication du gouvernement.



Nous avons amélioré notre préparation juridique.



Nous avons plus que doublé nos niveaux d'engagement de l'année dernière en matière de relations externes. Nous avons recommencé à tenir des réunions et à participer à des événements en personne à travers le pays.



Nous avons mis à jour notre PE avec TC en réponse aux recommandations de l'examen spécial de la Caisse.



Nous collaborons avec le Secrétariat du transport des marchandises dangereuses de TC pour partager de l'information sur le transport de pétrole brut par chemin de fer.

En 2022-2023, la contribution a été fixée à 1,86 \$ la tonne. Nous avons perçu 5,8 millions de dollars en contributions, ce qui représente 3,1 millions de tonnes de pétrole brut. Au 31 mars 2023, la Caisse avait un solde accumulé de plus de 101 millions de dollars.

1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

Ce rapport sur les activités est structuré selon les principaux éléments du mandat de l'administrateur prévu par la Loi :

- ▶ Évaluer et payer les demandes d'indemnisation (articles 154.6 et 155);
- ▶ S'assurer que les dossiers et les systèmes sont bien tenus (article 155.92);
- ▶ Présenter au ministre des Transports un rapport annuel à déposer au Parlement (article 155.93).

1.1. SE PRÉPARER À ÉVALUER ET À PAYER LES RÉCLAMATIONS



Le mandat de l'administrateur consiste principalement à recevoir, à examiner, à évaluer et à payer les réclamations en cas d'accident, lorsque les dommages dépassent la limite de la responsabilité des compagnies de chemins de fer.

En 2022, le BST a publié un rapport sur les incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses sur les chemins de fer :

- ▶ Depuis 2010, il y a eu en moyenne quatre incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses par année :
 - Environ 25 % de ces incidents impliquaient du pétrole brut.
 - Environ 75 % de ces incidents impliquaient d'autres marchandises dangereuses.

1.1.1. SURVEILLANCE DES ACCIDENTS

Surveillance des accidents. Nous surveillons ce type d'accident en analysant les avis d'incident reçus du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Aucun accident de ce genre n'a été signalé en 2022-2023.

- ▶ Si une poursuite est commencée contre une compagnie de chemin de fer à la suite de dommages, l'administrateur devient partie à cette poursuite selon la Loi. Cela n'est jamais arrivé depuis la création de la Caisse.
- ▶ Si des demandeurs potentiels communiquent avec nous avant que la limite de la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer ne soit atteinte, nous les dirigerons vers le service des réclamations de cette compagnie.

Le pétrole brut est la seule marchandise désignée aux fins de la Caisse. Cela veut dire que la Caisse est déclenchée seulement en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut. C'est le gouvernement, et non la Caisse, qui décide quelles autres marchandises sont ajoutées à la liste des marchandises désignées.

CARTE DES ACCIDENTS SURVEILLÉS EN 2022-2023

1. RED DEER (ALBERTA) – 8 JUIN 2018

- Compagnie Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) impliquée
- 6 wagons transportant du pétrole brut; du pétrole s'est échappé d'un de ces wagons

2. SAINT-LAZARE (MANITOBA) – 16 FÉVRIER 2019

- Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) impliqué
- 37 wagons transportant du pétrole brut ont déraillé
- Environ 820 000 litres de pétrole brut se sont échappés de 14 wagons
- Du pétrole s'est répandu dans un étang servant à abreuver du bétail
- Enquête du BST terminée (R19W0050)

3. BARWICK (ONTARIO) – 4 MAI 2019

- CN impliquée
- 6 wagons transportant du pétrole brut ont déraillé
- Aucune fuite n'a été signalée

4. GUERNSEY (LANIGAN) (SASKATCHEWAN) – 9 DÉCEMBRE 2019

- CP impliquée
- Environ 1,5 million de litres de pétrole brut se sont échappés de 19 wagons
- Des dommages ont été signalés par la Première Nation Kawacatoose

5. GUERNSEY (SASKATCHEWAN) – 6 FÉVRIER 2020

- CP impliquée
- 32 wagons ont déraillé; 19 wagons ont pris feu
- Environ 1,6 million de litres de pétrole brut se sont échappés
- 85 résidents ont été évacués

6. EMO (ONTARIO) – 18 FÉVRIER 2020

- CN impliquée
- 26 wagons transportant du pétrole brut ont déraillé; du pétrole s'est échappé de cinq wagons
- Six résidences ont été évacuées
- Enquête du BST terminée (R20W0031)

Les sommaires complets des accidents se trouvent sur notre site Web sous « Surveillance des accidents ».

Graphique 1 : Volumes de pétrole brut transporté par chemin de fer par trimestre depuis 2016

Le graphique ci-dessous montre les volumes de transport de pétrole brut par les chemins de fer au Canada et pour lesquels une contribution a été perçue. Nous avons aussi inclus des points montrant les accidents que nous surveillons actuellement.



1 Red Deer, Alberta

2 Saint-Lazare, Manitoba

3 Barwick, Ontario

4 Guernsey (Lanigan), Saskatchewan

5 Guernsey, Saskatchewan

6 Emo, Ontario

Note : Les données représentent une estimation. Elles ont été calculées en utilisant le montant total des contributions perçues par trimestre et en le divisant par le taux de contribution du trimestre.

Cette année, nous avons fait des recherches sur les statistiques historiques du transport de pétrole brut par chemin de fer, y compris :

- ▶ la forte hausse des volumes en 2019, et
- ▶ la baisse marquée de ces volumes au début de 2020.

Nous avons examiné les facteurs nationaux et internationaux qui ont influencé ces tendances. Les volumes correspondent aux contributions que nous avons perçues sur le transport de pétrole brut par chemin de fer.



Sondage de toutes les compagnies de chemin de fer avant tout accident.

En 2022, nous avons mené notre sondage annuel volontaire qui nous permet d'obtenir une mise à jour d'information pertinente, y compris :

- ▶ la capacité actuelle de transport de pétrole brut des compagnies de chemin de fer ou leur intention;
- ▶ les principales personnes-ressources de chaque compagnie de chemin de fer.

Dix-huit des 26 compagnies de chemin de fer ont répondu au sondage, comparativement à 20 l'année dernière.

1.1.2. ÉTAT DE PRÉPARATION

En cas de catastrophe, nous devons déployer des ressources pour recevoir, évaluer et payer les réclamations et pour être représentés devant les tribunaux si nécessaire. Nous avons établi et mis en place un plan d'action qui porte sur les différents aspects de notre état de préparation au cours des cinq dernières années.



La Caisse est un compte à fins déterminées des comptes du Canada. Les fonds de la Caisse peuvent donc être utilisés seulement selon les décisions de l'administrateur.

Lorsqu'il prend des décisions sur l'évaluation et le paiement des réclamations, l'administrateur agit de la même façon que le décideur d'un tribunal administratif.

L'administrateur et son personnel doivent donc appliquer les principes clés de la justice administrative. Ces principes doivent aussi être appliqués à nos préparatifs pour traiter un volume élevé de réclamations, y compris notre collaboration avec les principaux intervenants (comme les autres payeurs et les fournisseurs de services).

Voici une courte liste de ces principes clés :

Indépendance et impartialité. Les administrateurs ne sont pas des fonctionnaires. Ils sont nommés par le gouverneur en conseil. Ils n'ont pas de lien de dépendance avec le ministre des Transports et les autres ministères

À la différence d'une compagnie d'assurance privée, nous sommes régis par une loi fédérale. Nous devons fonctionner comme un tribunal administratif. Cela a des conséquences sur ce que nous faisons pour nous préparer à traiter et à évaluer les réclamations (voir l'encadré 1).

ENCADRÉ 1 : Le bureau de l'administrateur en tant que tribunal administratif

ou organismes, car ceux-ci pourraient devenir des demandeurs. Bien que l'administrateur ne soit soumis à aucune surveillance gouvernementale, la Caisse fait quand même partie des organismes qui relèvent du ministère des Transports. Nous avons donc une entente de services avec TC pour les affaires administratives. Cela nous permet, par exemple, de retirer les fonds de la Caisse du Trésor ou de les y déposer.

Responsabilité de la prise des décisions.

L'administrateur peut demander des conseils et de l'aide pour remplir son rôle, mais il ne peut pas céder sa responsabilité de prendre des décisions. Selon la Loi, l'administrateur peut confier certaines tâches à l'administrateur adjoint, par exemple :

- ▶ la signature des lettres d'offre d'indemnité;
- ▶ la signature des lettres de rejet d'une réclamation; ou,
- ▶ les demandes de paiement à même les fonds du Trésor.

Les conseils que l'administrateur reçoit d'avocats et d'experts pour prendre des décisions sont protégés par le secret professionnel. Cependant, l'administrateur n'est pas obligé de suivre ces conseils.

Principes d'équité de la procédure et de justice naturelle. Ces principes s'appliquent à la prise de décisions par l'administrateur lorsqu'il traite les réclamations. Par exemple :

- ▶ les demandeurs doivent être informés de ce qu'on attend d'eux, et
- ▶ ils doivent pouvoir faire des commentaires lorsque l'administrateur tient compte de preuves additionnelles qui pourraient avoir un impact sur leur réclamation.

Raisonnabilité des décisions. Les décisions de l'administrateur sont écrites pour montrer qu'elles sont prises raisonnablement, qu'elles sont logiques et cohérentes, et qu'elles sont basées sur la preuve et impartiales.

Principe de la transparence de la justice administrative. Les décisions doivent être rendues publiques pour des raisons de transparence et d'accès à la justice.

Droit de faire appel des décisions selon la Loi. Les demandeurs qui sont insatisfaits de l'offre d'indemnité faite par l'administrateur peuvent faire appel devant la Cour fédérale.

Appartenance à une communauté de praticiens de justice administrative. Nous faisons maintenant partie de deux réseaux d'expertise en justice administrative :

- ▶ le Conseil des présidents et présidentes des tribunaux fédéraux
- ▶ le Conseil des tribunaux administratifs canadiens (CTAC)

Nous discutons avec eux de questions d'intérêt commun, nous obtenons des connaissances et des outils utiles, et nous partageons les meilleures pratiques.

Nous utilisons aussi l'Indice de l'accès à la justice pour les entités administratives fédérales (l'« Indice ») comme outil d'autoévaluation. L'Indice a été créé par le ministère de la Justice du Canada.

Cette année, nous avons fait les progrès suivants sur notre état de préparation.



Carte montrant les communautés autochtones situées près des chemins de fer.

Nous avons fourni des efforts afin d'augmenter notre capacité à interagir avec les communautés autochtones en cas d'accident sur leurs territoires traditionnels. À la suite d'un tel accident, nous voulons pouvoir déterminer rapidement quelles communautés pourraient être touchées. Avec l'aide de l'équipe de géomatique de Services aux Autochtones

Canada (SAC), nous avons créé une carte interactive. C'est un autre outil qui nous aide à mieux nous préparer et que nous pouvons utiliser sans frais.



Amélioration et mise à l'essai des protocoles de gestion du déclenchement de la Caisse.

Nous avons tenu des exercices de simulation à l'interne. Nous avons soumis notre équipe à des situations simulées semblables à des événements réels. Nous avons fait l'essai des protocoles pour trouver les points faibles, ce qui nous permet de les améliorer.

Ces protocoles comprennent la préparation de messages clés destinés aux médias prêts à diffuser (voir l'encadré 2). Nous voulons élargir ces protocoles pour y ajouter d'autres scénarios d'accident.



Meilleure coopération avec les équipes de communication des compagnies de chemin de fer.

Nous avons établi des liens avec les services de communication de certaines compagnies de chemin de fer. Nous leur avons fait comprendre le besoin de coordonner nos messages clés, afin d'éviter la confusion à propos du processus d'indemnisation parmi les demandeurs et le public. Nous allons continuer de collaborer avec ces compagnies l'année prochaine et nous allons peut-être les inviter à participer à des exercices de simulation.



Coordination des communications avec les institutions du gouvernement fédéral.

Nous avons organisé des rencontres avec plusieurs institutions fédérales afin de mettre en place les protocoles de gestion du déclenchement de la Caisse avec leurs experts en communications. Nous avons vite constaté le besoin de rassembler tous ces experts. Nous avons donc tenu notre premier exercice de simulation avec les experts en communications d'urgence des institutions du gouvernement fédéral. Les participants à cet exercice étaient les suivants :

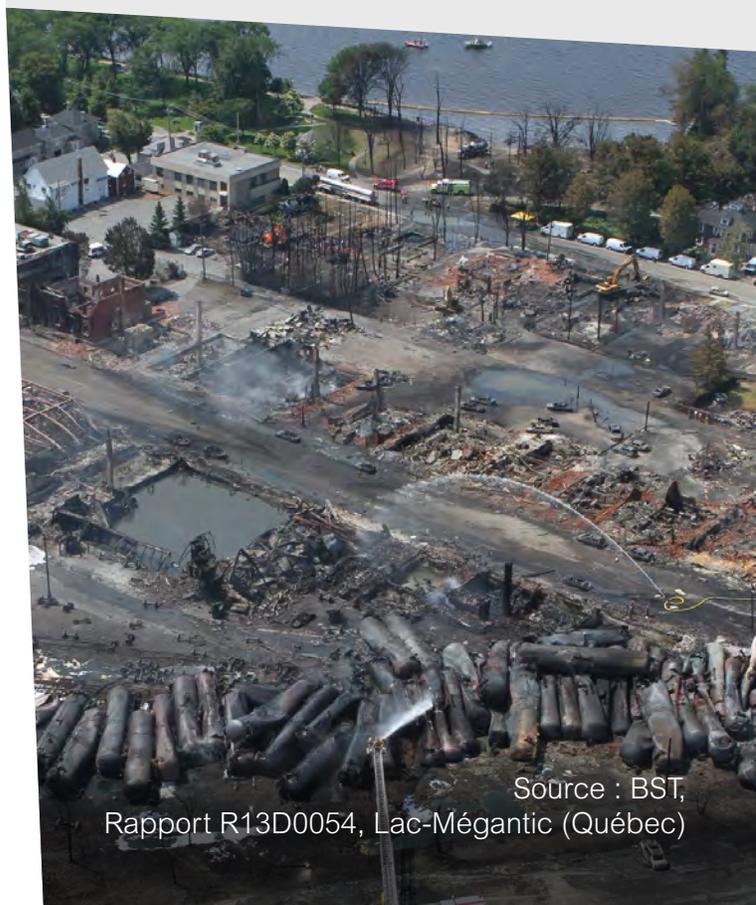
- ▶ Transports Canada (TC)
- ▶ Sécurité publique Canada (SP)
- ▶ Office des transports du Canada (OTC)
- ▶ Environnement et Changement climatique Canada (ECCC)
- ▶ Services aux Autochtones Canada (SAC)

Nous avons atteint notre objectif de mieux comprendre le système national de gestion des urgences, y compris les domaines de

ENCADRÉ 2 : Les communications à la suite d'un accident

Les communications seront un aspect important de notre intervention à la suite d'un accident. Les graves accidents, comme celui de Lac-Mégantic en 2013, retiennent l'attention des médias locaux, nationaux et internationaux. Les personnes ayant subi des dommages et les familles des victimes ne savent souvent pas à qui s'adresser pour obtenir une indemnisation ou reçoivent des messages contradictoires à ce sujet. De plus, nous savons que la question de savoir qui va payer les dommages est vite posée.

Des communications claires et diffusées rapidement, grâce à un plan de préparation efficace, peuvent jouer un rôle essentiel pour assurer l'accès à la justice.



Source : BST,
Rapport R13D0054, Lac-Mégantic (Québec)

responsabilité de chacun (voir l'encadré 3). Nous avons pu poser des questions, confirmer les plans et les procédures de communication, et trouver des solutions aux problèmes.

Les prochaines étapes de la préparation aux communications sont les suivantes :

- ▶ Préparer des documents prêts à être publiés et les partager avec les membres du réseau.
- ▶ Collaborer avec des provinces et des gouvernements locaux.
- ▶ Planifier un exercice de communication avec les compagnies de chemin de fer.
- ▶ Mieux nous faire connaître auprès d'autres institutions fédérales, dont :
 - Le Secrétariat des Affaires intergouvernementales
 - Ressources naturelles Canada (RNCan)
 - Bureau du Conseil privé (BCP)



Discussions avec les compagnies de chemin de fer sur la transition des réclamations. Nous avons organisé neuf rencontres avec

l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et ses membres qui transportent du pétrole brut. Nous avons obtenu les commentaires de cette industrie sur notre approche de la transition des réclamations. Nous sommes ensuite passés vers des réunions individuelles avec les compagnies de chemin de fer. Ces conversations directes avaient pour but de répondre à leurs préoccupations et d'adapter le processus de transition à chacune d'entre elles. Nous allons signer un PE avec VIA Rail Canada en 2023, car elle possède des voies ferrées utilisées par d'autres compagnies. Nous prévoyons de conclure des ententes semblables avec d'autres compagnies.



Créer des outils faciles à utiliser pour les demandeurs. Cette année, nous avons revu le Manuel des demandes d'indemnisation, maintenant appelé « Formulaires des demandes d'indemnisation consolidés ». Ce document est destiné aux personnes, aux communautés et aux organismes qui ont subi différents dommages. Il sera adapté à la suite d'un accident spécifique. Cette nouvelle version sera disponible sur notre site Web en 2023 et elle sera revue régulièrement.



ENCADRÉ 3 : Sommaire de notre exercice de simulation sur les communications avec les institutions fédérales

Voici un sommaire des rôles que joueront les institutions fédérales dans les communications à la suite d'un accident :

- ▶ TC sera le ministère responsable des questions concernant tout accident ferroviaire.
- ▶ SP coordonne les communications dans l'ensemble du gouvernement en réponse aux urgences et aux événements d'intérêt national. Il s'occupe aussi de :
 - tenir une liste des principales personnes-ressources pour les communications d'urgence;
 - organiser des appels de communication d'urgence avec les partenaires fédéraux;
 - compiler les messages clés destinés aux médias et les questions et réponses provenant de tous les partenaires fédéraux qui appuient le rôle de SP;
 - créer une page Web centrale contenant de l'information sur les ressources fédérales offertes au public.

- ▶ ECCC interviendra sur demande. Il peut prélever des échantillons, créer des modèles de trajectoire d'un déversement d'hydrocarbures, ou conseiller les intervenants sur les dangers.
- ▶ SAC apportera un soutien aux Premières Nations pour la gestion des urgences et les mesures de rétablissement.

L'exercice de simulation a confirmé le besoin de :

- créer des messages clairs, accessibles et coordonnés avant qu'un accident n'arrive;
- agrandir notre réseau au-delà de la sphère fédérale :
 - » la plupart des urgences au Canada sont de nature locale et sont gérées par les municipalités et les communautés, ou au niveau provincial ou territorial.

Bien que nous ayons trouvé plusieurs points faibles durant l'exercice, les participants se sont engagés à créer une communauté de praticiens et à se réunir périodiquement.



Préparation juridique : un aspect clé de notre préparation. Cela comprend :

- ▶ Des recherches juridiques et l'interprétation de la Loi;
- ▶ La création et la tenue d'une bibliothèque de droit;
- ▶ Des recherches sur des déraillements passés pour relever les questions juridiques qui seraient encore pertinentes

à la suite d'un accident couvert par notre régime, par exemple :

- Notre préparation comprend le suivi de l'action collective civile devant la Cour supérieure du Québec pour l'accident de Lac-Mégantic en 2013 (voir l'encadré 4).
- ▶ L'établissement de liens avec les communautés juridiques, comme l'Association canadienne des avocats en transport.

Les recherches légales faites cette année ont porté sur :

- ▶ L'étendue des droits et des obligations de l'administrateur lorsqu'il devient partie à une poursuite contre une compagnie de chemin de fer selon la Loi.
- ▶ L'impact sur la Caisse de la faillite d'une compagnie de chemin de fer à la suite d'un accident.
- ▶ L'impact sur la Caisse d'une action collective contre une compagnie de chemin de fer à la suite d'un accident.
- ▶ La définition de « valeur de non-usage ». La Loi permet au gouvernement fédéral et aux provinces de recouvrer la perte de la valeur de non-usage d'une ressource publique. Cependant, cette expression n'est pas définie dans la Loi. Elle peut être décrite comme la valeur que représente l'existence continue d'une ressource environnementale publique et le souhait général de préserver cette ressource pour les générations futures.

Les résultats de nos recherches serviront à établir des lignes directrices et à les partager pour obtenir des commentaires.

- ▶ Les déraillements près de Gogama (Ontario) en 2015. Ces déraillements ont causé le déversement de plus de quatre millions de litres de pétrole brut, ainsi que des incendies et des explosions. La province de l'Ontario est intervenue en réponse à ces déversements. Le territoire de la Première Nation Mattagami a été contaminé. En 2017, elle a intenté une poursuite contre CN pour la violation de ses droits ancestraux et issus de traités et pour la destruction de ses ressources traditionnelles et culturelles. La situation et le résultat de cette poursuite sont inconnus.

ENCADRÉ 4 : Jugement de la Cour supérieure du Québec

En décembre 2022, la Cour supérieure du Québec a rendu son jugement dans l'affaire *Ouellet c. Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique* (CP). Cette action collective a été intentée contre le CP par les membres de la communauté de Lac-Mégantic, le gouvernement du Québec et les assureurs. La cour a conclu que le CP n'était pas responsable du déraillement et des dommages qui ont été causés. Le jugement a été porté en appel devant la Cour d'appel du Québec.

Nous constatons que dix ans après le déraillement, la question de la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer n'a pas été réglée de manière concluante par les tribunaux. Cependant, si un accident semblable arrivait aujourd'hui, il ne serait pas nécessaire de prouver la faute ou la négligence de la compagnie, ce qui éviterait des années de poursuites coûteuses. Les demandeurs pourraient être indemnisés directement par la compagnie de chemin de fer ou par la Caisse.

Même si ces incidents sont arrivés avant la création de la Caisse, les recherches sur ceux-ci nous aident à mieux comprendre :

- le rôle du Tribunal ontarien de l'aménagement du territoire (anciennement appelé le Tribunal de l'environnement) dans l'évaluation des dommages réclamés par la province de l'Ontario;
- les dommages pour lesquels les Premières Nations pourraient demander une indemnisation;
- le déroulement d'une poursuite entre une Première Nation et une compagnie de chemin de fer.

1.1.3. DÉFIS ET POSSIBILITÉS

L'engagement des intervenants comme moyen d'assurer l'accès à la justice.

Nous croyons que l'engagement des intervenants est le meilleur moyen de s'assurer que les demandeurs obtiennent accès à la justice. Nous avons poursuivi nos efforts pour faire participer nos principaux partenaires à l'établissement du processus de gestion des réclamations. Nous communiquons aussi avec de nouveaux intervenants pour leur faire connaître l'existence de la Caisse. Pour atteindre cet objectif, nous avons mené plusieurs activités de relations externes en 2022-2023. La liste de ces activités se trouve à la page 21. Nous avons aussi mené d'autres activités de communication, y compris :

- **Lancement d'une nouvelle vidéo d'animation.** Lors de la Semaine de la sécurité ferroviaire de 2022, nous avons lancé une nouvelle vidéo d'animation.



Source : BST, Rapport d'enquête R15H0021, Gogama (Ontario)

Cette vidéo explique la nature complexe de la Caisse en langage clair. Elle montre aussi toutes les mesures de préparation que nous avons prises depuis 2016. Cette vidéo se trouve sur notre site Web.



► **Nouveaux articles de blogue sur nos activités.** Nous avons publié un nouvel article de blogue sur nos travaux de surveillance des accidents. Cet article contenait des nouvelles sur le déraillement qui a eu lieu à Saint-Lazare en 2019, à la suite de la publication du rapport d'enquête du BST. Cet article se trouve sur notre site Web. En 2023-2024, nous voulons publier de nouveaux articles de façon régulière.

► **Une nouvelle image de marque pour mieux faire connaître et reconnaître la Caisse.** Le fait que la Caisse soit peu connue crée un obstacle à l'accès à la justice. De plus, son nom légal est long et difficile à comprendre et à retenir, surtout en français. Cependant, une image de marque que le public peut facilement identifier, comprendre et retenir aiderait à mieux reconnaître la Caisse.

Nous travaillons avec une entreprise spécialisée pour améliorer l'image de marque de la Caisse. Ce processus se poursuit et sera essentiel au lancement d'un nouveau site Web plus accessible. Il jouera aussi un rôle important dans la création de nouvelles campagnes d'information.

► **Nos grands efforts en matière d'engagement nous ont permis de rétablir des relations et d'en créer de nouvelles.** Cette année, nous avons réussi à atteindre notre objectif de rétablir les niveaux d'engagement qui existaient avant la pandémie. Nous avons plus que doublé nos niveaux d'engagement de l'année dernière en matière de relations externes. Nous avons aussi établi des relations avec des intervenants plus variés en renouant nos liens avec :

- les gouvernements locaux, les municipalités et associations connexes;
- les gouvernements provinciaux et territoriaux; et
- l'Association canadienne des avocats en transport.

La plupart des réunions ont eu lieu en mode virtuel, mais nous avons recommencé à participer à des événements en personne. Cela nous a permis d'établir des relations, d'obtenir des commentaires immédiats et d'être reconnus par des participants à travers le pays. En voici quelques exemples :

- Un kiosque d'exposition à deux salons professionnels achalandés organisés par des gouvernements municipaux et locaux.
 - » Dans le cadre d'une initiative conjointe avec la Caisse maritime.



- Participation à deux conférences sur la gestion des catastrophes et à une conférence sur le droit du transport.
- Participation à un événement organisé par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC).

► **Limites de la collaboration et de l'engagement.** La Loi ne contient pas de détails précis sur la manière dont elle s'applique. Elle laisse beaucoup de liberté aux principaux payeurs pour s'organiser et appliquer la Loi aussi efficacement que possible pour le public. Cela exige de la collaboration et de la planification.

Malgré ces efforts et les résultats obtenus jusqu'à présent, il est encore possible qu'un principal payeur se montre peu coopératif à la suite d'un accident. Cela pourrait bloquer ou retarder le processus d'indemnisation. Des plans de secours ou des mesures législatives seraient alors nécessaires pour nous permettre de remplir efficacement notre mandat.

- ▶ **Début d'une conversation avec la Cour fédérale du Canada.** Nous avons l'intention de collaborer avec la Cour fédérale pour améliorer notre préparation commune. Nous prévoyons que le nombre d'appels déposés à la cour augmenterait au cas où un grave accident entraînerait un volume élevé de réclamations. Cette initiative sera menée conjointement avec la Caisse maritime.

1.2. S'ASSURER QUE LES DOSSIERS ET LES SYSTÈMES SONT BIEN TENUS

Un grand nombre de changements et d'améliorations ont été apportés à l'organisation au cours de l'année, y compris :

- ▶ Le transfert du système de gestion de l'information et des dossiers vers un système pleinement accessible sur le Web pour améliorer la fiabilité, la sécurité et l'accès à distance.
- ▶ Le renouvellement d'équipement de technologies de l'information (TI) et la mise en place d'un plan de formation sur la sécurité pour tout le personnel, afin d'améliorer la sécurité et la flexibilité de l'informatique en nuage et du travail à distance.

- ▶ La collaboration avec Services partagés Canada pour trouver des moyens d'améliorer la sécurité des TI et l'accès aux services du réseau du gouvernement du Canada dans la région de la capitale nationale (RCN).
- ▶ La création de meilleures méthodes de prévisions budgétaires et de compte rendu des dépenses en réponse aux observations faites dans les rapports de vérification.

Dans le cadre du plan des ressources humaines (RH) pour 2022-2024, nous avons pris des mesures de modernisation, y compris :

- ▶ Un nouveau système d'information sur la gestion des ressources humaines (SIGRH) pour améliorer l'accès aux dossiers électroniques du personnel, aux rapports de gestion, à l'information sur la dotation et aux processus d'évaluation du rendement.
- ▶ L'approbation d'un nouveau plan de formation pour veiller à mieux déterminer les besoins de formation du personnel et à y répondre efficacement.
- ▶ L'achèvement d'un examen des salaires et des avantages sociaux du personnel pour s'assurer que le régime de rémunération que nous offrons soit moderne et réceptif et conforme à la *Loi sur l'équité salariale*.
- ▶ Un sondage a été mené auprès du personnel en 2022, et les résultats se comparent favorablement à celui du sondage précédent.



- ▶ Pour la première fois depuis la pandémie de COVID-19, tout le personnel a participé à une retraite en personne.



Note : Certains membres du personnel sont manquants sur cette photo.

Toutes ces initiatives de TI et de RH s'appliquent aux deux Caisses. La plupart d'entre elles font suite aux recommandations des examens spéciaux.

Le programme pour étudiants de la Caisse a connu son année la plus active jusqu'à présent. Cette année, nous avons recruté six étudiants qui ont fait des travaux dans les domaines du droit, de la politique et des communications. Voici quelques exemples des tâches accomplies par les étudiants :

- ▶ des recherches sur les accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer;
- ▶ la préparation de sommaires sur le transport de marchandises dangereuses;
- ▶ la préparation de publications, comme des articles dans les médias sociaux et des infolettres;
- ▶ la participation lors des conférences avec nos principaux intervenants.

1.3. RAPPORTS, COMMUNICATIONS ET TRANSPARENCE

En vertu de la Loi, l'administrateur doit présenter au ministre des Transports un rapport annuel de ses activités pour l'exercice financier, y compris les activités financières. Le rapport financier se trouve à la partie 2 de ce rapport annuel. Nous avons aussi l'obligation de présenter des rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* (LAI) :

- ▶ Cette année, nous avons reçu la deuxième demande d'accès à l'information présentée à la Caisse depuis sa création. Cette demande porte sur les déraillements survenus à Gogama en 2015. Nous avons pris les mesures nécessaires pour répondre à cette demande. La réponse sera prête en 2023.

En plus de nos obligations de présenter des rapports en vertu de ces lois, nous considérons que la transparence, les communications et les relations externes font partie intégrante de notre mandat.

ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT DE 2022-2023

FAITS MARQUANTS :

31 rencontres avec
nos principaux
intervenants

Lancement d'une
vidéo d'animation
sur YouTube et
notre site Web

Kiosque à 2 salons
professionnels
municipaux
achalandés

1 exercice de
simulation sur les
communications
d'urgence avec les
institutions fédérales

12 séances de discussion sur
la transition des réclamations
avec les compagnies de
chemin de fer

Participation et
réseautage durant
5 conférences
nationales

La Caisse ferroviaire continue de mener des activités de relations externes conjointement avec la Caisse maritime.

Légende du type de participant



Compagnies de chemin de fer
et associations connexes



Gouvernement fédéral



Organismes d'intervention
d'urgence



Gouvernements provinciaux
et territoriaux



Communautés juridiques



Gouvernements locaux, municipalités
et associations connexes



Spécialistes en réclamations
et en assurance



Gouvernements autochtones
et groupes autochtones

* Les rencontres périodiques sur la transition des demandes d'indemnisation (12)
et celles tenues avec TC (5) ne sont pas indiquées ci-dessous.

2022

AVRIL



Rencontre avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM) concernant l'Initiative sur les questions de voisinage



Rencontre avec Sécurité publique Canada (SP)

JUIN



Participation à la 2^e conférence annuelle sur les femmes dans le secteur ferroviaire de ACFC



Participation à la conférence de 2022 sur les catastrophes au Canada, organisée par CatIQ Connect



2 Rencontres avec Services aux Autochtones Canada (SAC)

AOÛT



Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de la conférence de 2022 de l'Association des municipalités de l'Ontario (AMO)

SEPTEMBRE



Rencontre avec SAC



Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de la conférence de 2022 de la Fédération québécoise des municipalités (FQM)

OCTOBRE



Participation à la conférence de 2022 de l'Association canadienne des avocats en transport (CTLA)



Rencontre avec Chemin de fer Canadien Pacifique (CP)



Rencontre avec l'équipe de géomatique de SAC

NOVEMBRE



Participation à la cérémonie annuelle de remise des prix de l'excellence en sécurité ferroviaire de l'ACFC



Rencontre avec l'Office des transports du Canada (OTC)

DÉCEMBRE



Rencontre avec SP



Rencontre avec un membre de l'équipe des communications de CP



Rencontre avec un membre de l'équipe des communications de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN)

2023

JANVIER



Exercice de simulation avec un réseau de représentants des institutions du gouvernement fédéral responsables des communications



Rencontre avec l'équipe des communications de CP

FÉVRIER



Participation à la conférence de 2023 de CatIQ Connect



Visite du programme de formation sur simulateur et des installations de VIA Rail Canada



Rencontre avec le ministère des Relations et de la Réconciliation avec les peuples autochtones du gouvernement de la Colombie-Britannique



Rencontre avec la *First Nations Emergency Services Society of British Columbia* (FNESS)



2. RAPPORT FINANCIER

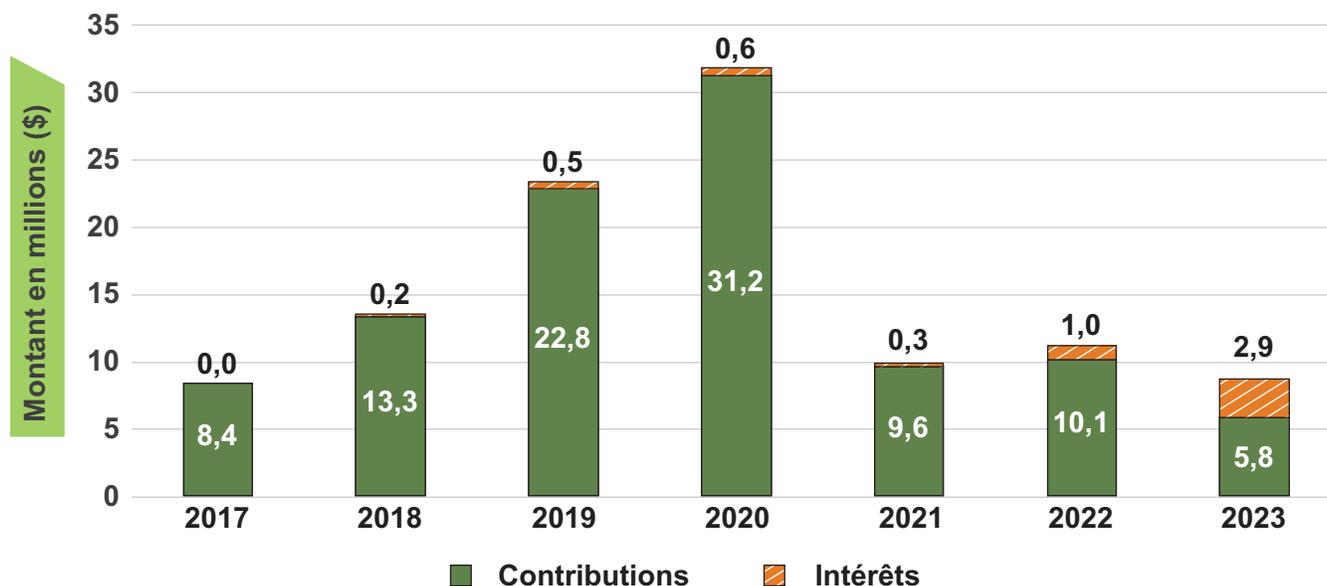
En 2022-2023, nous avons perçu 5 798 944 \$ en contributions (comparativement à 10 127 730 \$ en 2021-2022). De plus, des intérêts de 2 867 865 \$ ont été portés au crédit de la Caisse en 2022-2023 (comparativement à 1 039 040 \$ en 2021-2022).

Nos revenus ont diminué de 2 499 961 \$ en 2022-2023 comparativement à l'exercice financier précédent :

- Une baisse de 45 % du volume de pétrole brut transporté par chemin de fer a été compensée par une hausse de 3,3 % de la contribution en 2022. La contribution a augmenté de 0,06 \$ pour atteindre 1,86 \$ la tonne).

Nos revenus d'intérêts ont augmenté de 1 828 825 \$ en 2022-2023. Cela s'explique par une hausse des taux d'intérêt moyens, qui ont atteint 3,1 % (allant de 2,6 % à 3,54 %) en 2022-2023 (comparativement à 1,31 % en 2021-2022).

Graphique 2 : Montant perçu en contributions et intérêts courus depuis 2017



*Note : L'exercice financier 2016-2017 n'était pas un exercice complet.

Les revenus d'intérêts accumulés ont commencé à augmenter considérablement au cours des deux derniers exercices financiers.

Nos dépenses de fonctionnement se sont élevées à 1 108 193 \$ en 2022-2023 (comparativement à 1 373 284 \$ en 2021-2022). Ce montant comprend des honoraires de 66 242 \$ versés à l'administratrice et à l'administrateur adjoint (comparativement à 65 895 \$ en 2021-2022).

Nos dépenses de fonctionnement ont diminué de 265 091 \$ pour les raisons suivantes :

- ▶ Une réduction de 263 598 \$ des frais de consultation pour les services juridiques et les services consultatifs professionnels.
- ▶ Une réduction nette de 10 219 \$ des frais de services administratifs, des salaires et des frais de bureau, qui s'explique par une combinaison de rajustements salariaux et d'employés en congé non payé.
- ▶ Une hausse nette de 8 726 \$ des autres dépenses de fonctionnement.

La portion des frais d'administration communs que nous partageons avec la Caisse maritime s'est élevée en moyenne à 33 % en 2022-2023, comparativement à 37 % en 2021-2022, en raison de changements apportés à la répartition des frais communs.

À la fin de l'exercice financier, la Caisse avait un excédent accumulé de 101 605 301 \$ (comparativement à 94 046 685 \$ au 31 mars 2022).

Le rapport du vérificateur est inclus dans les états financiers ci-joints.

2016-2023 : APERÇU DES TENDANCES FINANCIÈRES DE LA CAISSE

Au cours des sept premiers exercices financiers de la Caisse, ses revenus ont atteint plus de 106 M\$, soit :

- ▶ 101 M\$ en contributions (95 %); et
- ▶ 5 M\$ en intérêts (5 %).

Cela représente des revenus moyens de près de 15 M\$ par exercice financier.

Depuis 2016, les dépenses de la Caisse ont atteint 5 M\$ (soit 700 k\$ en moyenne par exercice financier). Ces dépenses sont réparties comme suit :

- ▶ 52 % pour les frais de services administratifs, les salaires et les frais de bureau (2,6 M\$, soit 368 k\$ en moyenne par exercice financier);
- ▶ 31 % pour les frais de consultation (1,6 M\$, soit 221 k\$ en moyenne par exercice financier);
- ▶ 8 % pour les frais de gouvernance (les honoraires des administrateurs et les frais de vérification) (405 k\$, soit 58 k\$ en moyenne par exercice financier);
- ▶ 1 % pour les frais de déplacement (34 k\$, soit moins de 5 k\$ en moyenne par exercice financier).

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2023

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

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Rapport de l'auditeur indépendant	1
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 2023, 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 2023, 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.

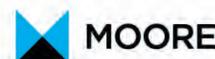
Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Caisse.

Marcil Lavallée

OTTAWA
400-1420 place Blair Towers Place
Ottawa ON K1J 9L8
T 613 745-8387
F 613 745-9584

Marcil-Lavallee.ca
Comptables professionnels agréés
Chartered Professional Accountants

Cabinet indépendant affilié à
Independent firm affiliated to



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 9 juin 2023

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2023

3

	2023	2022
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du receveur général du Canada (note 3)	100 682 096 \$	92 478 668 \$
Débiteurs	849 979	1 546 616
Intérêts courus à recevoir	243 516	175 459
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	101 775 591	94 200 743
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	9 965	29 993
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	202 872	174 612
	212 837	204 605
ACTIFS FINANCIERS NETS	101 562 754	93 996 138
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 4)	42 547	50 547
EXCÉDENT ACCUMULÉ	101 605 301 \$	94 046 685 \$

ORIGINAL SIGNÉ PAR :

— *Mark D.M. Gauthier* —, administrateur

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

ÉTAT DES RÉSULTATS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2023

4

	2023	2022
PRODUITS		
Levée de contribution	5 798 944 \$	10 127 730 \$
Intérêts	2 867 865	1 039 040
	8 666 809	11 166 770
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau	810 852	821 071
Frais de consultation	120 666	384 264
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	66 242	65 895
Loyer	61 934	68 130
Déplacements	8 620	-
Frais d'audit	9 887	9 549
Amortissement des immobilisations	29 992	24 375
	1 108 193	1 373 284
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	7 558 616	9 793 486
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	94 046 685	84 253 199
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	101 605 301 \$	94 046 685 \$

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 2023

5

	2023	2022
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	7 558 616 \$	9 793 486 \$
Acquisition d'immobilisations	(21 992)	-
Amortissement des immobilisations	29 992	24 375
	8 000	24 375
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	7 566 616	9 817 861
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	93 996 138	84 178 277
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	101 562 754 \$	93 996 138 \$

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2023

6

	2023	2022
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	7 558 616 \$	9 793 486 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	29 992	24 375
	7 588 608	9 817 861
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Débiteurs	696 637	1 764 149
Intérêts courus à recevoir	(68 057)	(117 510)
Créditeurs et frais courus	(20 028)	(189)
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	28 260	10 327
	636 812	1 656 777
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(21 992)	-
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	8 203 428	11 474 638
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	92 478 668	81 004 030
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	100 682 096 \$	92 478 668 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

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.

Utilisation d'estimation

La présentation d'états financiers 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. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. La principale estimation porte sur l'évaluation de la provision pour demandes sous révision lorsque de telles réclamations sont reçues.

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.

Les revenus d'intérêts sont constatés lorsqu'ils deviennent exigibles.

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

Instruments financiers

Lors de leur comptabilisation initiale, les instruments financiers sont classés soit dans la catégorie des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement, ou soit dans celle des instruments financiers évalués à la juste valeur. Les opérations qui ne sont pas de nature contractuelle ne génèrent pas d'éléments considérés comme des instruments financiers.

Les actifs financiers évalués au coût après amortissement se composent du solde du compte auprès du receveur général du Canada, des débiteurs et des intérêts courus à recevoir.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

8

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Instruments financiers (suite)

Les passifs évalués au coût après amortissement se composent des créditeurs et frais courus et des sommes dûes à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Coûts de transaction

Les coûts de transaction attribuables à des instruments financiers évalués à la juste valeur sont comptabilisés dans les résultats de l'exercice au cours duquel ils sont engagés. Les coûts de transaction relatifs à des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement sont comptabilisés au coût initial de l'instrument. Lorsque l'instrument est évalué au coût après amortissement, les coûts de transaction sont ensuite comptabilisés aux résultats sur la durée de l'instrument selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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 2,60 % et 3,54 % (2022 : 0,78 % et 2,42 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2023 était de 3,10 % (2022 : 1,31 %).

4. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2023	2022
Équipement informatique	27 134 \$	12 472 \$	14 662 \$	- \$
Mobilier et équipement	10 448	4 179	6 269	7 314
Améliorations locatives	108 083	86 467	21 616	43 233
	145 665 \$	103 118 \$	42 547 \$	50 547 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

9

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.

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 14 527 \$ à Transport Canada pour des services de comptabilité. Auparavant, les services de comptabilité étaient facturés à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et inclus dans les services administratifs payés par la Caisse.

Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a versé une somme totalisant 826 111 \$ (2022 : 821 466 \$) 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 :

	2023	2022
Services administratifs, salaires et frais de bureau	764 177 \$	753 336 \$
Loyer	61 934	68 130
	826 111 \$	821 466 \$

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 2023, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 1,99 \$ (2022 : 1,86 \$) 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.