



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



Rapport annuel  
de l'administrateur

**2021-2022**

Canada 

À propos de l'image de la page couverture : *Photo de Tyler Kowalski*  
17 novembre 2020, Kamsack, Saskatchewan

---

**Publié par l'administrateur de la**

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

180, rue Kent, pièce 830

Ottawa ON K1A 0N5

Canada

Tél. : (613) 991-1727

Télec. : (613) 990-5423

[www.ciafimd.gc.ca](http://www.ciafimd.gc.ca)

L'honorable Omar Alhabra, 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 se terminant le 31 mars 2022.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne Legars', with a horizontal line extending from the end of the signature.

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

# TABLE DES MATIÈRES

---

|   |        |
|---|--------|
| <b>INTRODUCTION</b> .....   | 1      |
| <b>1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS</b> .....   | 3      |
| 1.1. Préparation à l'évaluation et au paiement des demandes d'indemnisation ..... | 3      |
| Carte du portefeuille des accidents surveillés par la Caisse en 2021-2022 .....   | 4      |
| Rapport sur l'avancement du plan d'action.....                                    | 11     |
| 1.2. Assurance que les dossiers et les systèmes sont bien tenus.....              | 12     |
| 1.3. Rapports, engagement et communications.....                                  | 15     |
| <br>Cinq années de préparation – nouvelles entrevues virtuelles.....              | <br>19 |
| <b>2. RAPPORT FINANCIER</b> .....   | 22     |



# 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 sous réglementation 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, le type et le volume de pétrole brut qu'elles transportent. Il varie de 100 millions à 1 milliard de dollars.

La Caisse est financée au moyen d'une contribution, calculée à la tonne, qui est payée par les expéditeurs. La contribution est perçue et versée par la première compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale qui transporte le pétrole brut au Canada.

Une compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident de transport de pétrole brut est responsable des dommages, sans qu'il soit nécessaire de prouver faute ou négligence. Si plusieurs compagnies de chemin de fer sont responsables, elles le sont solidairement.

En cas de catastrophe, il n'y a aucune limite à l'indemnisation que peut offrir la Caisse. Si le solde de la Caisse est insuffisant pour payer toutes les demandes d'indemnisation admissibles, elle a aussi accès au Trésor pour obtenir des fonds fédéraux additionnels.

Ce rapport annuel porte sur l'exercice allant du 1<sup>er</sup> avril 2021 au 31 mars 2022.



# VUE D'ENSEMBLE



2021 a été une année marquante pour la Caisse, qui a franchi le cap de cinq ans de préparation continue.



Tout en poursuivant notre travail pour mettre en place les éléments clés de la préparation, nous avons coordonné nos efforts avec les autres payeurs du régime. Nous avons établi des processus de gestion et d'évaluation des demandes d'indemnisation, et nous avons officialisé notre plan de communications à l'intention des intervenants clés et du public.



Pour la deuxième année consécutive marquée par la pandémie de la COVID-19, le personnel a travaillé surtout à distance. Nous avons dû trouver de nouvelles façons de travailler et de communiquer avec nos intervenants. Les travaux marquant la 5<sup>e</sup> année de préparation ont donc été accomplis surtout en ligne. Cela comprenait l'élaboration et le lancement d'une série de vidéos sur la création et le fonctionnement de la Caisse.



Nous avons réalisé une étape cruciale en signant un contrat avec un fournisseur de services de gestion et d'évaluation de demandes d'indemnisation. Cette compagnie retenue à la suite d'un processus d'approvisionnement complexe apportera à notre bureau un soutien en cas d'accident majeur de transport de pétrole brut par chemin de fer qui déclencherait l'intervention de la Caisse.



Nous n'avons reçu aucune demande d'indemnisation liée à des accidents ferroviaires impliquant du pétrole brut. Toutefois, nous avons continué de surveiller un total de six accidents antérieurs, au cas où ils aient des ramifications quelconques en matière d'indemnisation.



La Loi oblige la Caisse à faire procéder à un examen spécial tous les cinq ans, et le premier a eu lieu en 2021. Les vérificateurs externes ont conclu qu'il existe une assurance raisonnable que les actifs de la Caisse sont protégés et contrôlés. Ils ont aussi conclu que les ressources sont gérées de manière économique et efficiente.



Cette année, la contribution est fixée à 1,80 \$ la tonne. Nous avons aussi perçu plus de 10 millions de dollars en contributions, ce qui représente 5,6 millions de tonnes de pétrole brut. À la fin de l'exercice financier, la Caisse avait un excédent accumulé de 94 millions de dollars.

# 1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

**Le présent 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);
- ▶ Veiller à ce que les dossiers et les systèmes soient bien tenus (article 155.92);
- ▶ Présenter au ministre des Transports un rapport annuel à déposer au Parlement (article 155.93).

## 1.1. PRÉPARATION À L'ÉVALUATION ET AU PAIEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION



Le mandat de l'administrateur 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 n'a déclenché ce processus depuis la création de la Caisse en 2016.

**Surveillance des accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer.** Nous continuons de surveiller les accidents ferroviaires et d'en faire le suivi, sur la base des notifications d'incident reçues du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Aucun accident de transport de pétrole brut par chemin de fer n'a été signalé en 2021-2022.

Les six accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer qui sont survenus depuis juin 2016 et que la Caisse surveille sont décrits à la page 4. Il est peu probable que l'un de ces accidents déclenche l'intervention de la Caisse. Cependant, nous allons continuer de les surveiller jusqu'à l'expiration du délai de six ans pour présenter une demande d'indemnisation à la compagnie de chemin de fer responsable :

- ▶ Si une action en justice est intentée contre une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale à la suite de dommages, l'administrateur est désigné comme partie à l'instance selon la loi. Cela ne s'est pas produit depuis la création de la Caisse.
- ▶ Si des demandeurs potentiels communiquent avec la Caisse, nous les redirigerons vers le département des demandes d'indemnisation des compagnies de chemin de fer concernées.

Source : BST, Enquête R19W0050, Saint-Lazare (Manitoba)



# CARTE DU PORTEFEUILLE DES ACCIDENTS SURVEILLÉS PAR LA CAISSE EN 2021-2022

## 1. RED DEER (ALBERTA) – 8 JUIN 2018

- Train de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) impliqué
- Fuite de pétrole brut de l'un de six wagons transportant le produit
- Aucun blessé et aucune victime
- L'accident s'est produit dans une région rurale et non résidentielle

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

- Train de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) impliqué
- 37 wagons transportant du pétrole brut ont déraillé; 14 wagons ont déversé environ 820 000 litres de pétrole brut
- Aucun blessé et aucune victime
- L'équipe environnementale du CN a dirigé les travaux de nettoyage
- Du pétrole a été déversé dans un étang qui sert à abreuver le bétail; aucun impact sur les cours d'eau signalé

## 3. BARWICK (ONTARIO) – 4 MAI 2019

- Train du CN impliqué
- Cinq wagons transportant du pétrole brut; aucune fuite n'a été signalée
- Aucun blessé et aucune victime
- Aucun impact sur les cours d'eau signalé

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

- Train du CP impliqué
- 19 wagons ont déversé environ 1,5 million de litres de pétrole brut
- Aucun blessé et aucune victime
- Les dommages ont pu avoir un impact sur le territoire traditionnel de la Première Nation Kawacatoose
- Aucun impact sur les cours d'eau signalé

## 5. GUERNSEY (SASKATCHEWAN) – 6 FÉVRIER 2020

- Train du CP impliqué
- Déraillement de 32 wagons, dont 19 ont pris feu; environ 1,6 million de litres de pétrole brut ont été déversés
- Aucun blessé et aucune victime
- 85 résidents évacués
- Aucun impact sur les cours d'eau signalé

## 6. EMO (ONTARIO) – 18 FÉVRIER 2020

- Train du CN impliqué
- Déraillement de 26 wagons transportant du pétrole brut; cinq wagons ont déversé
- Aucun blessé et aucune victime
- Six résidences évacuées
- Aucun impact sur les cours d'eau signalé

Les résumés complets des accidents se trouvent sur le site Web de la Caisse sous l'onglet « Surveillance des accidents ».



### **Sélection de services externes de gestion et d'évaluation de demandes d'indemnisation.**

Suite aux travaux de l'année dernière, nous avons achevé ce processus complexe. Il s'agit d'un élément clé de la préparation. Cette année, le personnel et les experts externes ont établi et complété les étapes suivantes de ce processus d'approvisionnement :

- ▶ rédaction de la demande d'offre à commandes (DOC), y compris l'énoncé des travaux;
- ▶ établissement de la procédure d'évaluation de la DOC;
- ▶ préparation pour la publication sur la plateforme d'approvisionnement en ligne pour la DOC par l'entremise de MERX Canada;
- ▶ réalisation du processus d'appel d'offres et évaluation;
- ▶ sélection et notification du soumissionnaire retenu.

Nous avons également consulté régulièrement le personnel de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) au sujet des lignes directrices et des pratiques en matière d'approvisionnement public.

En janvier 2022, nous avons mené à terme notre processus d'approvisionnement en choisissant l'entreprise Charles Taylor Adjusting. Nous avons eu une première rencontre avec l'entreprise en mars 2022. Cette offre à commandes est une étape concrète et importante de la préparation à traiter un volume élevé de demandes d'indemnisation.

### **Discussion avec les compagnies de chemin de fer sur la transition des demandes d'indemnisation lorsqu'elles atteignent la limite de leur responsabilité.**

Cette année, nous avons tenu quatre réunions avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut au Canada. Nous avons discuté du processus que nous avons proposé pour la transition des demandes d'indemnisation une fois leur limite de responsabilité atteinte. Leurs commentaires et discussions additionnelles nous aideront à formaliser le processus de transition.

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

En avril 2021, nous avons poursuivi notre processus de mise à jour annuelle concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer, dont le but est de recueillir de l'information pertinente, y compris :

- ▶ la capacité actuelle de la compagnie de chemin de fer à transporter du pétrole brut ou son intention à cet égard;
- ▶ les principales personnes-ressources de chaque compagnie de chemin de fer;
- ▶ d'autres sujets liés aux politiques ou de nature juridique.

Cette année, nous avons effectué la mise à jour en utilisant un formulaire en ligne simple à remplir pour faciliter le processus. Nous avons constaté une augmentation considérable des réponses et avons obtenu l'information recherchée.



**Plan de communications en cas d'accident.** Nous avons accompli des progrès considérables cette année avec l'aide d'une entreprise spécialisée en gestion de crise et des médias. Un guide du processus de gestion de crise et des médias a été élaboré afin d'appuyer nos efforts de communication en réponse à un accident majeur de transport de pétrole brut par chemin de fer (Encadré 1). À la suite de ce type d'accident, le niveau d'alerte approprié sera déterminé. Chaque niveau entraînera la mise en œuvre d'une série de mesures pour nous préparer à atteindre le stade approprié de préparation, y compris :

- ▶ aviser le public;
- ▶ informer les médias;
- ▶ lancer le processus d'indemnisation.

## ENCADRÉ 1

**Les communications seront un volet important de notre réponse en cas d'accident ferroviaire. Les accidents ferroviaires majeurs, comme celui de Lac-Mégantic en 2013, suscitent l'intérêt des médias locaux, nationaux et internationaux. L'efficacité de notre équipe à communiquer avec les demandeurs et les intervenants est très importante pour réaliser le volet de « l'accès des victimes à la justice » des orientations stratégiques de l'administratrice.**

**La Caisse a pour objectif ultime d'offrir un processus d'indemnisation clair pour appuyer les demandeurs dans leur besoin d'accès à la justice, tout en demeurant juste et raisonnable envers les payeurs. La simplicité et la rapidité des communications, grâce à un plan de préparation efficace, peuvent jouer un rôle essentiel dans la réalisation de cet objectif.**

Nous avons aussi préparé une liste des intervenants et des personnes-ressources avec lesquelles nous devons coordonner nos activités en cas d'urgence.

Une séance de formation interne sur la gestion de crise et des médias a été organisée à l'intention du personnel concerné. La séance de communication a servi à préparer l'équipe à diffuser des messages simples, pertinents et opportuns, tout en répondant efficacement aux questions des journalistes et du public.

Une série de trois ateliers de simulation sur table est prévue pour 2022-2023. Le premier atelier de la série sera un exercice interne et aura lieu en avril 2022. Des intervenants externes prendront part aux deux autres ateliers:

- ▶ Le deuxième visera le réseau des principaux payeurs, tels que l'industrie du transport ferroviaire, de l'assurance, ainsi que les organisations gouvernementales pertinentes.
- ▶ Le troisième sera destiné à des groupes représentant des demandeurs potentiels, comme les provinces, les gouvernements locaux et les organismes d'intervention.

Ces ateliers aideront à consolider nos processus et la préparation de nos communications en cas d'accident majeur.

### **Révision du Manuel des demandes d'indemnisation.**

Cette année, nous avons entrepris un examen du Manuel des demandes d'indemnisation. Le document initial a été rédigé à des fins de planification en cas d'accident ferroviaire. Il sera nécessaire d'adapter ce modèle en réponse à un accident particulier. Nous examinons le document afin d'en améliorer le style général et de faire les mises à jour nécessaires. La nouvelle version sera publiée en 2022. Nous allons continuer d'examiner les considérations à long terme, y compris les exigences en matière de langage clair et d'accessibilité.

**Observation du recours collectif déposé à la Cour supérieure du Québec concernant l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic.** L'observation du processus judiciaire (Encadré 2) fait partie de notre préparation. Cela aidera à comprendre les enjeux juridiques et les solutions possibles quant aux demandes que nous recevrons et à notre processus d'indemnisation.

**Identification d'organisations fournissant une indemnisation semblable.** Cette année, nous avons examiné certaines institutions administratives décisionnelles afin de relever des similitudes et des domaines possibles de collaboration. Nous avons pu faire des comparaisons utiles avec les programmes et organismes suivants pour nos besoins de préparation :

- ▶ Le Compte de la responsabilité en matière nucléaire du Canada, qui paye les demandes d'indemnisation pour les dommages résultant d'un incident survenu à une installation nucléaire et excédant la limite de responsabilité de l'exploitant.
- ▶ Le Oil Spill Liability Trust Fund, qui est administré par le National Pollution Funds Center de la garde côtière des États-Unis.
- ▶ Le programme de règlement à long terme découlant de l'explosion, en avril 2010, de la plateforme de forage pétrolier Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique. Dans le cadre du programme de règlement supervisé par le tribunal, plus de trois milliards de dollars américains ont été distribués par le Gulf Coast Ecosystem Restoration Council.

**En juillet 2013, la Cour supérieure du Québec a autorisé un recours collectif contre de nombreux défendeurs, dont deux compagnies de chemin de fer. Au cours des années suivantes, tous les défendeurs, sauf le CP, ont contribué à un fonds de règlement. Le gouvernement du Québec et les assureurs se sont joints au recours collectif qui se poursuit contre le CP. Le procès a commencé en septembre 2021. Les demandeurs ont fini de présenter leur cause en février 2022. Le CP devrait présenter sa défense au printemps de 2022.**



## DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

L'administratrice considère que l'engagement des intervenants est le meilleur moyen d'assurer l'accès à la justice pour les demandeurs. Pour que la Caisse soit pertinente, nous devons collaborer avec nos principaux intervenants à l'élaboration du processus de gestion des demandes d'indemnisation. Afin d'atteindre cet objectif, nous avons mené plusieurs activités de relations externes en 2021-2022. La liste de ces activités figure à la page 16.

**Tirer parti de la 5<sup>e</sup> année de préparation pour accroître la sensibilisation.** Le 18 juin 2021, la Caisse a franchi une étape importante : cinq années d'activités de préparation accomplies avec succès. À cette occasion, nous avons dévoilé un nouveau logo et une nouvelle image de marque. Nous avons aussi envoyé le premier communiqué de presse de l'histoire de la Caisse aux médias nationaux et aux membres de la Tribune de la presse parlementaire canadienne (Encadré 3).

## ENCADRÉ 3



*« Bien qu'aucun accident ferroviaire n'ait encore nécessité l'intervention de la Caisse, nous avons mis en œuvre un plan d'action pour faciliter l'accès à la justice et l'indemnisation des victimes au cas où un tel accident se produirait, tout en surveillant les accidents ferroviaires », a dit l'administratrice, Anne Legars. « Nous avons formé une excellente équipe, dont fait partie notre nouveau directeur, Dan Di Tota, afin de nous préparer à gérer les demandes d'indemnisation et d'établir un processus clair et rapide pour soutenir les demandeurs, tout en demeurant juste envers les payeurs », a-t-elle ajouté.*

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

5 ANNÉES DE PRÉPARATION

## Nouvelle série de vidéos

Apprenez sur la **catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic** et les mesures prises pour mieux protéger la population canadienne en lui évitant d'avoir à assumer le coût des accidents liés au transport de pétrole brut par chemin de fer.

Visionnez dès le 1<sup>er</sup> décembre 2021

Dans le contexte de nos efforts constants pour mieux faire connaître la Caisse et collaborer avec les intervenants, nous avons invité la population canadienne à marquer l'événement avec nous. Nous avons envoyé un sondage à nos principaux intervenants pour aider à façonner l'atteinte de cette étape importante. En raison de l'incertitude causée par la pandémie de la COVID-19, nous avons décidé d'utiliser des moyens virtuels. Pour marquer la 5<sup>e</sup> année de préparation, nous avons lancé une série d'entrevues à l'automne de 2021. Voir l'encadré spécial à la page 19.

**Simplification du matériel de relations externes et de formation en utilisant un langage clair.** Nous avons pris des mesures pour améliorer nos produits de communication en les rendant clairs, accessibles et écrits en langage simple. Nous avons fait appel à une entreprise externe pour nous aider à revoir et à modifier certains produits de communication, y compris notre site Web. Nous avons établi des plans de formation pour les employés qui participent à la production du matériel de communication et à l'élaboration des stratégies d'engagement avec les intervenants. Plusieurs employés sont maintenant membres de la Communauté de pratique du langage clair du gouvernement du Canada.

**Reconstruction de notre site Web pour mieux servir la population canadienne et les principaux intervenants.** Le site Web de la Caisse est le principal outil pour joindre la population canadienne, surtout en cas d'accident. C'est aussi un outil important pour tous les paliers de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, les parlementaires et les médias. En 2021, une entreprise a effectué une vérification du site Web. Elle a relevé plusieurs problèmes majeurs, et a recommandé de rebâtir complètement le site. Un plan de travail est en cours pour créer et lancer un nouveau site Web d'ici la fin de 2022-2023. Ce site comprendra aussi la nouvelle identité visuelle de la Caisse.

**Maintien de l'engagement de notre réseau d'intervenants et de payeurs principaux.** Depuis le début de la pandémie de la COVID-19, nos activités de relations externes ont beaucoup ralenti en raison de l'annulation d'événements et des restrictions de voyage.

**L'une des orientations stratégiques de l'administratrice est que le bureau soit « appuyé par une équipe professionnelle et motivée qui est reliée à un vaste réseau d'expertise ».**

Dans le passé, notre participation à des conférences et à d'autres événements très courus a aidé à élargir et à renforcer nos réseaux. Nous étions aussi présents à plusieurs salons commerciaux provinciaux et nationaux achalandés. Notre présence à des événements en personne nous permettait d'établir des liens, d'obtenir des commentaires immédiats et d'être reconnus par des participants de tout le pays. Cela nous aidait aussi à demeurer au courant des nouvelles tendances et à établir de nouveaux contacts dans différents secteurs. Le réseautage et les ateliers virtuels n'ont pas remplacé efficacement les rencontres en personne. Nous sommes aussi conscients que des problèmes de connectivité peuvent empêcher certaines communautés et organisations éloignées de participer aux événements virtuels.

Cette année, notre équipe a travaillé à rétablir les niveaux d'engagement qui existaient avant la pandémie. Nous avons redoublé nos efforts pour reprendre contact avec les intervenants et les payeurs principaux. L'an prochain, nous allons poursuivre notre engagement, selon un calendrier qui comportera des rencontres périodiques annuelles.



**Effets continus de la pandémie de la COVID-19.** Cette année, en raison des restrictions en matière de santé et de sécurité, nous avons continué à travailler surtout à distance. La technologie a aidé à

assurer la continuité et l'efficacité de nos activités. Des ententes de télétravail ont été conclues pour donner au personnel un environnement de travail flexible.

**Mesures prises pour rendre la Caisse plus accessible.** En 2019, la *Loi canadienne sur l'accessibilité* est entrée en vigueur. Cette loi a pour objet de rendre le Canada exempt d'obstacles à l'accessibilité d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2040. Cela consiste à reconnaître, à éliminer et à prévenir ces obstacles dans les domaines de compétence fédérale. La loi s'applique aux organisations qui relèvent du gouvernement fédéral. Nous établirons des pratiques exemplaires et appliquerons les normes d'accessibilité dans le cadre du lancement de notre nouveau site Web. Une séance de formation sera organisée à l'intention des employés qui travaillent aux stratégies de communication de la Caisse.



## RAPPORT SUR L'AVANCEMENT DU PLAN D'ACTION

En 2021-2022, nous avons continué la mise en œuvre de notre plan d'action visant à assurer la préparation de la Caisse. Ce plan d'action comprend :

|   |   |                   |
|---|---|-------------------|
|    | <p><b>Protocoles de communication et formation</b></p> <p>Collaboration avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut afin d'établir des protocoles de communication en cas de déversement. En collaboration avec une entreprise de communications en cas de crise, organiser des exercices de simulation sur table avec les principaux intervenants pour préparer la réponse de la Caisse en cas de crise.</p>   | <p>EN COURS</p>   |
|    | <p><b>Services externes d'évaluation de demandes d'indemnisation</b></p> <p>Acquisition de ressources spécialisées dans l'évaluation de demandes d'indemnisation pour différents types de dommages couverts par le régime, auxquelles la Caisse peut faire appel sur demande afin de gérer de gros volumes de demandes d'indemnisation, si nécessaire. Acheter le processus d'approvisionnement pour externaliser les tâches à une entreprise de gestion de demandes d'indemnisation.</p>   | <p>TERMINÉ</p>    |
|    | <p><b>Réseau des intervenants et des payeurs principaux</b></p> <p>Engagement continu avec les principaux intervenants des associations fédérales et nationales, et consolidation des personnes-ressources du réseau des principaux payeurs au moyen de sondages de mise à jour concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer.</p>  | <p>EN CONTINU</p> |
|    | <p><b>Plan de préparation du réseau des principaux payeurs</b></p> <p>Renforcement de l'engagement avec le réseau des principaux payeurs grâce à l'élaboration d'un plan de préparation, y compris un certain nombre de pratiques exemplaires et d'outils liés à la transition de la gestion et du traitement des demandes d'indemnisation.</p>   | <p>EN CONTINU</p> |
|  | <p><b>Politiques et lignes directrices concernant les demandes d'indemnisation</b></p> <p>Révision du modèle du Manuel des demandes d'indemnisation à utiliser pour présenter des demandes à la Caisse, préparation d'une version mise à jour, et analyse des considérations additionnelles à prendre en compte dans l'avenir.</p>  | <p>EN COURS</p>   |
|  | <p><b>Engagement avec les entités fédérales et les associations nationales concernées</b></p> <p>Poursuite du travail avec les entités fédérales et les associations nationales qui auraient un rôle à jouer dans l'indemnisation des dommages à la suite d'un accident, comme l'Office des transports du Canada (OTC), qui se chargerait d'évaluer les dommages causés par un incendie, la Sécurité publique, qui s'occupe de la prévention et de l'atténuation des catastrophes, et le Bureau d'assurance du Canada (BAC), qui représente les compagnies privées d'assurance habitation, d'assurance automobile et d'assurance des entreprises du Canada.</p> | <p>EN COURS</p>   |
|  | <p><b>Discussions sur les nouveaux types de demandes d'indemnisation</b></p> <p>Analyse juridictionnelle des autres caisses d'indemnisation (nationales et internationales) pour trouver d'autres outils, étudier de nouveaux types de demandes d'indemnisation et examiner différentes interprétations des pouvoirs accordés aux caisses d'indemnisation.</p>  | <p>EN COURS</p>   |
|  | <p><b>Recherches et consultations sur les nouveaux domaines du droit</b></p> <p>Poursuite des recherches approfondies et des consultations sur les nouveaux domaines du droit qui se rapportent au mandat de la Caisse.</p>   | <p>EN CONTINU</p> |
|  | <p><b>Formation basée sur des scénarios</b></p> <p>Tenue d'ateliers périodiques, y compris des ateliers consacrés à des scénarios de simulation sur table en matière d'indemnisation.</p>   | <p>EN COURS</p>   |

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

En ce qui a trait à la gestion de l'organisation, les progrès les plus notables réalisés au cours de l'année sont les suivants :

- ▶ le premier examen spécial de la Caisse;
- ▶ la mise en application conjointe des recommandations de l'examen spécial de 2020 de la Caisse jumelle (Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse maritime));
- ▶ la vérification des données relatives à la contribution.



**Examen spécial : les critères de vérification sont respectés.** La loi prévoit que l'administrateur doit faire procéder à un examen spécial au moins tous les cinq ans. Le premier examen spécial de la

Caisse a été effectué en 2021. Les vérificateurs externes ont conclu que la Caisse est gérée de façon économique et efficiente. Le rapport de l'examen spécial se trouve sur le site Web de la Caisse (à la section « Transparence et rapports »). Les faits saillants sont présentés dans l'encadré 4.

À la suite de ces recommandations, l'administratrice a apporté un certain nombre d'améliorations aux principaux services internes :

- ▶ une nouvelle politique d'approvisionnement et des procédures connexes ont été établies, y compris la mise en place de nouveaux processus de demande de contrats et l'usage de clauses contractuelles types modelées sur celles de SPAC;
- ▶ les systèmes financiers ont été examinés pour réaliser des gains d'efficacité et améliorer l'accès à distance;
- ▶ des mesures ont été prises pour simplifier le traitement de la paye et les rapports trimestriels concernant la paye;
- ▶ des options ont été élaborées afin d'établir la comptabilité et les prévisions des projets pour 2022-2023.

## ENCADRÉ 4 : faits saillants du rapport de l'examen spécial de 2021

L'examen a été effectué en conformité avec les Normes relatives aux missions de certification établies par les Comptables professionnels agréés du Canada.

Il a répondu à la question suivante : Est-ce que les moyens et les méthodes de la Caisse garantissent, dans la mesure du possible, que :

- ▶ les actifs sont protégés et contrôlés;
- ▶ les ressources sont gérées de façon économique et efficiente;
- ▶ les opérations sont exécutées avec efficacité?

Il a porté sur les moyens et méthodes suivants qui ont été choisis en raison de leur pertinence :

- ▶ la gouvernance;
- ▶ les risques, la gestion interne, la mesure du rendement et les rapports;
- ▶ l'examen des opérations.

Il a conclu que, durant la période visée, il existait une assurance raisonnable que les moyens et les méthodes du bureau de l'administratrice qui ont été examinés ne présentaient aucun défaut grave.

Il a relevé certaines possibilités d'amélioration et a fait des recommandations en conséquence à l'administratrice concernant les aspects suivants :

- ▶ améliorer le processus d'approvisionnement;
- ▶ examiner si d'autres gains d'efficacité peuvent être réalisés à l'égard de l'utilisation combinée des systèmes financiers de Transports Canada (TC) et de la Caisse, respectivement;
- ▶ considérer les avantages et les désavantages d'un budget de fonctionnement annuel;
- ▶ modifier le protocole d'entente avec TC afin d'y inclure une description et une attestation des processus et procédures utilisés par TC pour s'assurer que les contributions sont reçues à temps et qu'elles sont payées en entier; et
- ▶ exécuter un scénario de simulation complet une fois que tous les éléments du processus de préparation auront été mis en place.

L'administratrice a accepté toutes les recommandations.

### **Mise en application conjointe des recommandations de l'examen spécial de 2020 de la Caisse maritime.**

Comme indiqué dans le rapport annuel de l'an dernier, l'examen spécial de la Caisse maritime contenait des recommandations visant les Services intégrés communs aux deux Caisses (Encadré 5). Les deux recommandations principales étaient les suivantes :

1. officialiser le plan des ressources humaines;
2. améliorer la gestion de l'information et la technologie de l'information.

À la suite de ces recommandations, l'administratrice a pris un certain nombre de mesures, dont les coûts ont été partagés entre les deux Caisses.

### **Gestion de l'information et technologie de l'information :**

- ▶ Une évaluation complète des besoins en matière de gestion de l'information et de technologie de l'information a été effectuée en octobre 2021.
- ▶ À l'appui de la réalisation de la stratégie de transition du bureau vers l'informatique en nuage :
  - Un site Intranet pilote a été créé pour améliorer le partage d'information et l'accès à distance.
  - Une planification a été amorcée en vue de transférer le système actuel de gestion des dossiers électroniques vers un modèle basé sur l'informatique en nuage en 2022.
  - Des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité et la formation connexe.
  - Du nouvel équipement de technologie de l'information a été commandé et sera livré en 2022.
  - L'usage de logiciels par abonnement a été amélioré.
- ▶ Le nombre de lignes terrestres a été réduit et l'utilisation de Business Voice a été intégrée à MS Teams.

## **ENCADRÉ 5 : à propos de la relation entre les deux Caisses**

Les deux Caisses ont la même adresse, la même administratrice et le même administrateur adjoint. Elles sont gérées au moyen de ressources administratives communes afin de maximiser l'efficacité. Un groupe unique de Services intégrés fournit des services internes aux deux Caisses, et toute vérification ou examen de l'une ou l'autre Caisse comportera nécessairement l'examen de ces services administratifs communs et des contrôles internes connexes.

La loi habilitante de chaque Caisse exige qu'un examen spécial soit effectué tous les cinq ans.

L'examen spécial de la Caisse maritime, mené en 2020, a porté sur l'environnement d'exploitation, les risques et le cadre de contrôle interne de l'administratrice, ainsi que les fonctions principales du bureau de l'administratrice qui contribuent au fonctionnement efficace des deux Caisses, notamment :

- ▶ les contrôles internes,
- ▶ les ressources humaines; et
- ▶ la gestion de l'information et la technologie de l'information.

Le rapport a conclu que l'administratrice a mis en place des contrôles et des systèmes financiers efficaces, mais il a relevé des possibilités d'améliorer la planification stratégique des ressources humaines ainsi que les programmes de formation et de perfectionnement du personnel. Le rapport a aussi recommandé que l'administratrice envisage d'établir un plan annuel de technologie de l'information et de faire la transition vers un modèle d'exploitation électronique, flexible et basé sur l'informatique en nuage.

### Gestion des ressources humaines :

- ▶ Un sondage auprès des employés a été mené.
- ▶ Un rapport complet de diagnostic des ressources humaines a été commandé en vue d'obtenir des recommandations.
- ▶ Un nouveau plan des ressources humaines pour 2022-2024 a été finalisé en février 2022.
- ▶ Un nouveau guide de télétravail a été créé et une nouvelle politique sur le travail à distance a été établie.
- ▶ Les politiques sur les ressources humaines et certaines sections du guide des employés ont été mises à jour.
- ▶ De nouveaux systèmes d'information sur les ressources humaines ont été mis en place (pour la paye et le suivi des congés et des présences) ou sont en cours d'évaluation pour être mis en œuvre plus tard.
- ▶ De nouvelles initiatives de formation ont été entreprises.

**Le programme pour étudiants de la Caisse a connu son année la plus active à ce jour.** Au total, cinq étudiants ont travaillé pour la Caisse au cours de l'année. Deux d'entre eux ont travaillé à des projets de relations externes et de communications. Les trois autres étaient des étudiants en droit qui ont aidé à faire des recherches juridiques.

**Vérification du paiement de la contribution pour le transport de pétrole brut par chemin de fer.** Cette année, nous avons mené un projet de recherche dans le but d'assurer une vérification appropriée des contributions perçues sur le transport de pétrole brut par chemin de fer. Nous avons travaillé avec un consultant pour trouver des données accessibles au public sur les mouvements de pétrole brut transporté par chemin de fer, tel que les points d'origine et les volumes. Nous avons également travaillé en étroite collaboration avec les analystes de données de TC pour trouver des renseignements supplémentaires, qui se sont avérés utiles. Nous avons élargi notre recherche sur la production de pétrole brut, les définitions et les normes de signalisation.

### 1.3. RAPPORTS, ENGAGEMENT ET COMMUNICATIONS

La Loi prévoit que l'administrateur doit présenter au ministre un rapport annuel de ses activités pour l'exercice financier, y compris les éléments financiers énoncés. Le rapport financier se trouve à la partie 2 du présent rapport annuel.

Nous considérons que la transparence, les communications et les activités d'engagement sont intégralement liées à notre mandat principal. Cela s'ajoute à nos obligations de rapport en vertu de la Loi et de la *Loi sur l'accès à l'information*.



# ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES EN 2021-2022

## FAITS SAILLANTS DES ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT :

14 rencontres avec des intervenants principaux

Lancement de deux entrevues virtuelles sur YouTube et le site Web de la Caisse

Cinq infolettres envoyées à nos 361 abonnés

### Légende du type d'intervenant



Gouvernement fédéral



Spécialistes en demandes d'indemnisation et en assurance



Compagnies de chemin de fer et associations connexes



Organismes d'intervention d'urgence

\*Les rencontres périodiques avec TC (5) ne sont pas indiquées ci-dessous  
Toutes les réunions ont été tenues en mode virtuel, à l'aide de plateformes en ligne

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

*L'OTC est un tribunal quasi judiciaire et un organisme de réglementation indépendant qui assure l'efficacité du réseau de transport au Canada, y compris le réseau ferroviaire.*

Sujet abordé :

- ▶ Présentation de la nouvelle équipe de la Caisse



AVRIL

### Rencontre avec Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)

*SPAC est le principal fournisseur de services aux ministères et organismes fédéraux à titre d'acheteur central.*

Sujets abordés :

- ▶ Acquisition de services de demandes d'indemnisation par l'intermédiaire de SPAC,
  - incluant une composante sur la transition des demandes d'indemnisation à la suite d'accidents ferroviaires



MAI

2021



## Célébration de 5 années de préparation de la Caisse accomplies avec succès

JUIN

### Rencontre avec l'OTC

#### Sujets abordés :

- ▶ Assurance ferroviaire et limite de responsabilité
- ▶ Marchandises désignées et pétrole brut



### Rencontre avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC)

*L'ACFC représente près de 60 compagnies de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs au Canada.*

#### Sujet abordé :

- ▶ Transition des demandes d'indemnisation à la suite d'accidents ferroviaires



JUILLET

### Activité annulée – Conférence de 2021 de l'organisme Canadian Crude Logistics

*Conférence qui réunit les principaux acteurs de l'industrie canadienne du pétrole et du gaz.*

Un représentant de la Caisse devait faire un exposé lors de la deuxième journée de la conférence.

OCTOBRE

### Rencontre avec l'ACFC

Quatre membres de l'ACFC ont participé à la réunion :

1. CN
2. CP
3. Genesee & Wyoming Inc. (G&W)
4. CSX Transportation (CSX)

#### Sujets abordés :

- ▶ Transition des demandes d'indemnisation à la suite d'accidents ferroviaires
- ▶ Intervention d'urgence et gestion de crise
- ▶ Assurance ferroviaire et limite de responsabilité



NOVEMBRE

2021

|   |   |   |                                |
|---|---|---|--------------------------------|
|    | <p><b>Lancement de l'épisode 1 – La catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic : discussion avec Lisa Raitt, ancienne ministre des Transports</b></p> <p><b>Lancement de l'épisode 2 – Leçons apprises et changements dans le transport ferroviaire : discussion avec un groupe d'experts</b></p> <p>Voir l'encadré spécial à la page 19.</p>  |   | <b>2021</b><br><b>DÉCEMBRE</b> |
|   | <p><b>Rencontre avec l'ACFC</b></p> <p><u>Sujet abordé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Transition des demandes d'indemnisation à la suite d'accidents ferroviaires</li> </ul>  |    |                                |
|    | <p><b>Rencontre avec le Bureau d'assurance du Canada (BAC)</b></p> <p><i>Le BAC est une association nationale qui représente les compagnies privées d'assurance habitation, d'assurance automobile et d'assurance des entreprises du Canada.</i></p> <p><u>Sujets abordés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Types de dommages</li> <li>▶ Assurance ferroviaire et limite de responsabilité</li> <li>▶ Intervention d'urgence et gestion de crise</li> <li>▶ Marchandises désignées et pétrole brut</li> <li>▶ Exercices de simulation sur table ou ateliers</li> </ul> |    | <b>2021</b><br><b>JANVIER</b>  |
|  | <p><b>Rencontre avec la Croix-Rouge canadienne</b></p> <p><i>La Croix-Rouge canadienne est une organisation sans but lucratif qui s'occupe d'interventions d'urgence, d'interventions en cas de catastrophe et d'aide aux sinistrés.</i></p> <p><u>Sujets abordés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Intervention d'urgence et gestion de crise</li> <li>▶ Processus de demande d'indemnisation</li> <li>▶ Plan de communications en cas de crise</li> <li>▶ Exercices de simulation sur table ou ateliers</li> </ul>   |  | <b>2022</b><br><b>FÉVRIER</b>  |
|   | <p><b>Rencontre avec l'ACFC</b></p> <p><u>Sujet abordé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Transition des demandes d'indemnisation à la suite d'accidents ferroviaires</li> </ul>  |  |                                |

# CINQ ANNÉES DE PRÉPARATION – NOUVELLES ENTREVUES VIRTUELLES

Les deux premiers épisodes de la série de vidéos ont été lancés en 2021. Ces vidéos expliquent la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic et les mesures prises pour mieux protéger la population canadienne en lui évitant d'avoir à assumer le coût des accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer. Le troisième épisode sera disponible en 2022.

L'accident ferroviaire de Lac-Mégantic en 2013 a causé la mort de 47 personnes, la destruction du centre-ville, le déversement d'environ six millions de litres de pétrole brut et l'évacuation de 2 000 personnes. Près de 4 300 demandes d'indemnisation ont été faites, représentant 1,5 milliard de dollars en dommages.

Nous vous invitons à regarder ces vidéos qui se trouvent à la section « Nouvelle série de vidéos » de notre site Web. La série de vidéos a déjà été visionnée plus de 180 fois sur la nouvelle chaîne YouTube de la Caisse.

Le lancement a été partagé à grande échelle avec les principaux intervenants et les associations municipales des régions où le pétrole brut est transporté. Les organisations suivantes en ont parlé dans leurs infolettres et leurs médias sociaux, ou l'ont partagé avec leur réseau :

- ▶ Union des municipalités du Nouveau-Brunswick;
- ▶ Association canadienne des administrateurs municipaux;
- ▶ ACFC;
- ▶ Assemblée des Premières Nations;
- ▶ Union des municipalités du Québec, et
- ▶ OTC.



LA CAISSE D'INDEMNISATION POUR  
LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT  
DES MARCHANDISES DESIGNÉES PRÉSENTE

5 ANNÉES DE PRÉPARATION

## Nouvelle série de vidéos

Apprenez sur la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic et les mesures prises pour mieux protéger la population canadienne en lui évitant d'avoir à assumer le coût des accidents liés au transport de pétrole brut par chemin de fer.

- ÉPISODE 1**  
La catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic : discussion avec Lisa Raitt, ancienne ministre des Transports
- ÉPISODE 2**  
Leçons apprises et changements dans le transport ferroviaire : discussion avec un groupe d'experts
- ÉPISODE 3**  
À propos de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (CIAFIMD)
- ÉPISODE 4**  
Comment la CIAFIMD fonctionne pour vous

Avec nos conférenciers invités



L'HONORABLE  
**Lisa Raitt**  
Ancienne ministre des Transports



**Luc Chamberland**  
Office des transports  
du Canada



**Andy Ash**  
Association des chemins  
de fer du Canada



**Donald Roussel**  
Ancien sous-ministre adjoint  
associé, Transports Canada

**CIAFIMD**

Visionnez dès le 1<sup>er</sup> décembre  
sur [www.ciafimd.gc.ca](http://www.ciafimd.gc.ca).



# ÉPISODE 1 – LA CATASTROPHE FERROVIAIRE DE LAC-MÉGANTIC



## La catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic

Discussion avec l'honorable Lisa Raitt, ancienne ministre des Transports

01:26

33:38



Le directeur de la Caisse s'entretient avec Lisa Raitt à propos de ce qu'elle a vécu durant les premières semaines qui ont suivi l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic. Les incendies causés par l'accident brûlaient encore lorsqu'elle a été assermentée comme ministre des Transports.

Ils discutent de la loi qui a été déposée au Parlement. On explique comment cette loi, qui a conduit à la création de la Caisse, améliore l'imputabilité et la responsabilité :

« La création de la Caisse a marqué une étape vers l'amélioration de la responsabilité en cas de

*déversement de pétrole brut. La Caisse garantit que, si un accident se produit, les personnes touchées par la tragédie n'auront pas à essayer de comprendre comment se faire indemniser ».*

M<sup>me</sup> Raitt souligne également l'importance pour la Caisse d'avoir un plan de communications en cas de crise :

*« C'est l'outil le plus important pour diffuser l'information nécessaire le plus rapidement possible; il faut avoir quelqu'un pour en parler de manière réfléchie et avec empathie ».*

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

# ÉPISODE 2 – LEÇONS APPRISSES ET CHANGEMENTS DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE



## Leçons apprises et changements dans le transport ferroviaire

Discussion avec un groupe d'experts

04:50

32:38



On examine les leçons tirées de l'accident de Lac-Mégantic avec trois experts en transport ferroviaire. On explore aussi les changements récents dans le transport de pétrole brut par chemin de fer. Les experts répondent à diverses questions, comme les suivantes :

- ▶ Qu'est-ce que le pétrole brut?
- ▶ Quelles sont les caractéristiques des wagons-citernes TC-117 utilisés pour transporter du pétrole brut?
- ▶ Quelles sont les exigences que doivent respecter les compagnies de chemin de fer pour transporter des marchandises dangereuses?

- ▶ Quel montant d'assurance responsabilité les compagnies de chemin de fer doivent-elles détenir?
- ▶ Comment les compagnies de chemin de fer se sont-elles adaptées à ces changements juridiques depuis 2016?

Nos experts invités s'appuient sur leurs expériences à l'OTC, à TC et à l'ACFC.

## BIENTÔT DISPONIBLE

### ÉPISODE 3 – À PROPOS DE LA CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

Dans cet épisode, nous répondrons aux questions les plus fréquentes et nous expliquerons comment fonctionne la Caisse. Il a été conçu comme une vidéo d'introduction destinée au public. Les sujets suivants seront abordés :

- ▶ La Caisse et sa création
- ▶ Les marchandises désignées

- ▶ Le fonctionnement de la Caisse
- ▶ Les activités de préparation

Le contenu de cet épisode servira aussi de fondement à la reconstruction du site Web.

## 2. RAPPORT FINANCIER

Au cours de l'exercice financier, la Caisse a perçu la somme de 10 127 730 \$ en contributions (comparativement à 9 555 289 \$ en 2020-2021). De plus, des intérêts de 1 039 040 \$ ont été portés au crédit de la Caisse en 2021-2022 (comparativement à 261 854 \$ en 2020-2021).

Les revenus ont augmenté de 1 349 627 \$ en 2021-2022 par rapport à l'exercice financier précédent. La baisse des volumes de pétrole brut transporté

par chemin de fer a été légèrement compensée par une hausse de 0,6 % de la contribution perçue auprès des compagnies de chemin de fer en 2021 (une augmentation de 0,01 \$ pour atteindre 1,80 \$ par tonne). Les revenus d'intérêts ont augmenté de 777 186 \$ en raison d'une hausse des taux d'intérêt moyens, soit 1,31 % en 2021-2022 comparativement à 0,47 % en 2020-2021.

### Volumes de pétrole brut transporté par chemin de fer par trimestre

Le graphique ci-dessous montre les volumes de pétrole brut qui ont été transportés par les compagnies de chemins de fer canadiennes sous réglementation fédérale et pour lesquels une contribution a été perçue. Nous avons également inclus des points montrant les accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer 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.

Les dépenses de fonctionnement pour l'exercice financier se sont élevées à 1 373 284 \$ (comparativement à 942 752 \$ en 2020-2021), y compris des honoraires de 65 895 \$ versés à l'administratrice et à l'administrateur adjoint (comparativement à 77 179 \$ en 2020-2021).

Les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 430 532 \$ en grande partie pour les raisons suivantes :

- ▶ Une augmentation des services administratifs, des salaires et des frais de bureau de 456 000 \$, dont :
  - une hausse de 395 000 \$ des frais de salaire et des avantages sociaux pour le personnel supplémentaire nécessaire à la mise en œuvre du programme de la Caisse et augmentation résultante de la part des salaires et des avantages sociaux du personnel des Services intégrés;
  - une hausse des frais juridiques d'environ 61 000 \$ pour les services juridiques nécessaires à la préparation des documents d'appel d'offres;
- ▶ une augmentation de 6 000 \$ du loyer.
- ▶ une diminution de 20 000 \$ en frais de consultants, incluant :
  - une diminution de 82 000 \$ des frais liés au personnel de direction et de développement de programmes;
  - une augmentation de 62 000 \$ pour le coût de l'examen spécial de la Caisse tel qu'exigé tous les cinq ans en vertu de la loi; et
- ▶ une diminution de 12 000 \$ des honoraires des administrateurs.

Le pourcentage des dépenses partagées de la Caisse est passé de 46 % à la fin de 2020-2021 à 29 % à la fin de 2021-2022 en raison des changements de la base globale des coûts de la Caisse.

À la fin de l'exercice financier, la Caisse avait un excédent accumulé de 94 046 685 \$ (comparativement à 84 253 199 \$ le 31 mars 2021).

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

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2022

**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 2022, 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 2022, 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



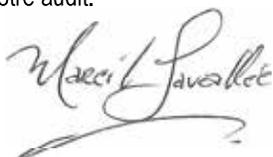
### *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers*

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 2 juin 2022

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2022

3

|  | 2022                 | 2021                 |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>ACTIFS FINANCIERS</b>   |                      |                      |
| Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)  | 92 478 668 \$        | 81 004 030 \$        |
| Débiteurs  | 1 546 616            | 3 310 765            |
| Intérêts courus à recevoir   | 175 459              | 57 949               |
| <b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>   | <b>94 200 743</b>    | <b>84 372 744</b>    |
| <b>PASSIFS</b>   |                      |                      |
| Créditeurs et frais courus   | 29 993               | 30 182               |
| Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution<br>par les hydrocarbures causée par les navires | 174 612              | 164 285              |
|  | <b>204 605</b>       | <b>194 467</b>       |
| <b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>  | <b>93 996 138</b>    | <b>84 178 277</b>    |
| <b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>   |                      |                      |
| Immobilisations (note 4)   | 50 547               | 74 922               |
| <b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>   | <b>94 046 685 \$</b> | <b>84 253 199 \$</b> |

Original signé par :

*Anne Legars*

administrateur

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

## ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2022

4

|  | 2022                 | 2021                 |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>PRODUITS</b>  |                      |                      |
| Levée de contribution                                    | 10 127 730 \$        | 9 555 289 \$         |
| Intérêts   | 1 039 040            | 261 854              |
|  | <b>11 166 770</b>    | <b>9 817 143</b>     |
| <b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT</b>                         |                      |                      |
| Services administratifs, salaires et frais de bureau     | 821 071              | 365 029              |
| Frais de consultation                                    | 384 264              | 404 274              |
| Loyer  | 68 130               | 61 904               |
| Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint | 65 895               | 77 719               |
| Déplacements   | -                    | 128                  |
| Frais d'audit  | 9 549                | 9 323                |
| Amortissement des immobilisations                        | 24 375               | 24 375               |
|  | <b>1 373 284</b>     | <b>942 752</b>       |
| <b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>             | <b>9 793 486</b>     | <b>8 874 391</b>     |
| <b>EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>          | <b>84 253 199</b>    | <b>75 378 808</b>    |
| <b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>          | <b>94 046 685 \$</b> | <b>84 253 199 \$</b> |

# 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 2022

5

|  | 2022                 | 2021                 |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>         | <b>9 793 486 \$</b>  | <b>8 874 391 \$</b>  |
| Amortissement des immobilisations                    | 24 375               | 24 375               |
| <b>AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>       | <b>9 817 861</b>     | <b>8 898 766</b>     |
| <b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b> | <b>84 178 277</b>    | <b>75 279 511</b>    |
| <b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b> | <b>93 996 138 \$</b> | <b>84 178 277 \$</b> |

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE  
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2022

6

|  | 2022                 | 2021                 |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>   |                      |                      |
| Excédent des produits sur les charges  | 9 793 486 \$         | 8 874 391 \$         |
| <b>Ajustement pour :</b>   |                      |                      |
| Amortissement des immobilisations  | 24 375               | 24 375               |
|  | <b>9 817 861</b>     | <b>8 898 766</b>     |
| <b>Variation nette des éléments hors trésorerie liés au<br/>fonctionnement :</b>                               |                      |                      |
| Débiteurs  | 1 764 149            | 5 498 336            |
| Intérêts courus à recevoir   | (117 510)            | (21 918)             |
| Créditeurs et frais courus   | (189)                | (99 483)             |
| Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les<br>hydrocarbures causée par les navires | 10 327               | 119 134              |
|  | <b>1 656 777</b>     | <b>5 496 069</b>     |
| <b>AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU<br/>RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA</b>                                | <b>11 474 638</b>    | <b>14 394 835</b>    |
| <b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>  | <b>81 004 030</b>    | <b>66 609 195</b>    |
| <b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>  | <b>92 478 668 \$</b> | <b>81 004 030 \$</b> |

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2022

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.

#### 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 |

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2022

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 2,42 % (2021 : 0,32 % et 0,99 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2022 était de 1,31 % (2021 : 0,47 %).

### 4. IMMOBILISATIONS

|                         | Coût       | Amortissement<br>cumulé | 2022      | 2021      |
|-------------------------|------------|-------------------------|-----------|-----------|
| Équipement informatique | 5 141 \$   | 5 141 \$                | - \$      | 1 714 \$  |
| Mobilier et équipement  | 10 448     | 3 134                   | 7 314     | 8 358     |
| Améliorations locatives | 108 083    | 64 850                  | 43 233    | 64 850    |
|                         | 123 672 \$ | 73 125 \$               | 50 547 \$ | 74 922 \$ |

### 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 14 364 \$ 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 821 466 \$ (2021 : 420 075 \$) 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 :

|  | 2022       | 2021       |
|--|------------|------------|
| Services administratifs, salaires et frais de bureau | 753 336 \$ | 358 171 \$ |
| Loyer  | 68 130     | 61 904     |
|  | 821 466 \$ | 420 075 \$ |

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2022

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 2022, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 1,86 \$ (2021 : 1,80 \$) 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.