



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

**Rapport annuel
de l'Administrateur
2018-2019**

Canada 

Image de la page couverture : « *Bow River Banff* »

© Image Stock

Crédit: bmswanson

Photo Stock no. 577324154

Publié par l'Administrateur de la

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

180, rue Kent – pièce 830

Ottawa, Ontario, Canada

K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1727

Télec. : (613) 990-5423

www.fraidg-ciafimd.gc.ca

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

Monsieur le ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2019.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne Legars', with a stylized flourish at the end.

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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS	5
Préparation à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation.....	6
Assurance que les dossiers et les systèmes sont bien tenus.....	10
Rapport annuel au ministre des Transports à déposer au Parlement et relations externes.....	11
RAPPORT FINANCIER	14

INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse, ou la Caisse ferroviaire) 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*). Elle sert à indemniser les tiers pour les pertes et dommages subis et les frais engagés à la suite d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut transporté par une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale, lorsque de tels dommages excèdent le niveau minimal d'assurance responsabilité dont doit bénéficier la compagnie de chemin de fer selon la *Loi*. La Caisse est financée au moyen de contributions payées par la première compagnie de chemin de fer à transporter le pétrole brut. La contribution est établie selon un taux par tonne de pétrole brut chargé. Le régime d'indemnisation de la Caisse repose sur le principe selon lequel la responsabilité des compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence pour les dommages causés par du pétrole brut transporté par une compagnie de chemin de fer ou pour son compte, jusqu'à concurrence d'une somme correspondant au niveau minimal d'assurance responsabilité dont doit bénéficier la compagnie de chemin de fer. Si plusieurs compagnies de chemin de fer sont responsables, elles le sont solidairement chacune jusqu'à concurrence de la somme correspondant au niveau minimal d'assurance responsabilité qui lui est applicable.

Le régime d'indemnisation de la Caisse est généralement déclenché seulement en cas d'accidents de grande ampleur. Il n'y a pas de limite aux demandes d'indemnisation pouvant être présentées à la Caisse. En cas d'insuffisance de fonds dans la Caisse pour payer toutes les demandes d'indemnisation, le ministre des Finances peut, sous réserve des modalités qu'il estime indiquées, ordonner que soit portée au débit du Trésor et au crédit de la Caisse une somme suffisante pour y remédier.

Ceci est le troisième rapport annuel sur les activités de la Caisse, et il porte sur l'exercice terminé le 31 mars 2019.

2018-2019 VUE D'ENSEMBLE

Pas d'accident impliquant la Caisse

Nomination d'un Administrateur
adjoint pour **cinq ans**

Priorité donnée à **l'engagement avec
les intervenants clés**

Effort de rayonnement auprès **des
communautés autochtones**

Travail de **préparation à
l'indemnisation**

Atelier avec les
principaux intervenants

1,72 \$ par tonne,
payé par
les expéditeurs

Plus de 22 M\$
reçus en contributions
cette année

Plus de 44 M\$
dans la Caisse à la fin
de l'exercice

RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

L'EXERCICE 2018-2019 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

- ▶ **Indexation de la contribution.** Le 1^{er} avril 2018, la contribution a été rajustée de 1,69 \$ à 1,72 \$ la tonne pour l'exercice 2018-2019, soit une hausse de 1,02 %.
- ▶ **Nominations.** Le 4 avril 2018, Mark A. M. Gauthier a été nommé Administrateur adjoint pour une période de cinq ans. Cette nomination a été accueillie très favorablement, car le nouvel Administrateur adjoint possède une vaste expérience du droit et du régime de responsabilité, après avoir pratiqué le droit comme avocat-conseil et avocat principal à la Section des services juridiques de Transports Canada jusqu'en 2005 et ensuite comme avocat général au Secrétariat du droit maritime, jusqu'à son départ à la retraite de la fonction publique en 2011. En mars 2012, il a été nommé au Tribunal d'appel des transports du Canada, dont il a été membre jusqu'en avril 2018, lorsqu'il a été nommé Administrateur adjoint de la Caisse. L'Administratrice a été renommée à son poste pour une période de cinq ans, quelques jours avant le début de l'exercice 2018-2019.
- ▶ **Plan stratégique.** Ces deux nominations pour une durée de cinq ans à la barre de l'organisation ont donné à l'Administratrice l'occasion de planifier et d'entreprendre un certain nombre d'initiatives stratégiques visant à s'assurer, que le bureau de l'Administrateur : (1) offre un moyen efficace d'obtenir accès à la justice; (2) soit appuyé par une équipe professionnelle et motivée, reliée à un vaste réseau d'expertise; et (3) soit une organisation efficace et transparente, à la fois dynamique et structurée.

ÉVÉNEMENTS ET ACTIVITÉS

Indexation de la contribution

Nominations

Plan stratégique

Avancement de l'état de préparation
de la Caisse

Engagement des principaux intervenants

Rayonnement auprès des
communautés autochtones

Recrutement de ressources additionnelles

- ▶ **Avancement de l'état de préparation de la Caisse.** Cette année encore, il n'y a eu aucun accident ferroviaire impliquant du pétrole brut qui aurait pu entraîner l'intervention de la Caisse. L'Administratrice et son équipe ont donc continué à progresser en matière de préparation de la Caisse à recevoir et à traiter les demandes d'indemnisation en cas d'accident ferroviaire. Un exercice de simulation d'une journée s'est tenu à Ottawa le 12 juin 2018 suite à la demande de certaines parties prenantes.
- ▶ **Engagement des principaux intervenants.** Les efforts de relations externes entrepris en 2017-2018 ont été systématisés et déployés par tous les membres du bureau de l'Administrateur, dans le but de s'assurer que pour le 3^e anniversaire de la Caisse, on ait rejoint tous les gouvernements provinciaux pertinents, les fédérations provinciales de municipalités, les fédérations provinciales d'administrateurs municipaux, les organismes d'intervention, les groupes autochtones, les avocats en droit du transport, et les autres agences fédérales pertinentes, tout en maintenant l'engagement avec les autres principaux intervenants contactés l'année précédente. L'engagement des parties prenantes clés est en effet un préalable nécessaire à une participation et une discussion utiles.

► **Rayonnement auprès des communautés autochtones.** Tel que mentionné dans le précédent rapport annuel, l'Administratrice avait invité les groupes autochtones à participer à l'élaboration du processus de gestion des demandes d'indemnisation mais cette première invitation avait été insuffisante pour susciter l'engagement des groupes autochtones au cours de l'exercice précédent. Les efforts en ce sens ont été multipliés cette année, afin de s'assurer que le processus de gestion des demandes soit pertinent pour les demandeurs autochtones quel que soit le type de dommage prévu par la *Loi*, y compris la perte de possibilités de chasse, de pêche et de cueillette.

► **Recrutement de ressources additionnelles pour remplir le mandat de la Caisse.** L'Administratrice a profité du programme d'échange de personnel entre organisations fédérales pour avoir accès à un spécialiste du domaine ferroviaire pendant six mois afin d'accélérer la mise en œuvre d'un certain nombre de projets et processus. Elle a également recruté une consultante pour structurer les initiatives de rayonnement auprès des communautés autochtones.

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

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

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

PRÉPARATION

Suivi des incidents ferroviaires

Publication de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation sur le site Web de la Caisse

Intensification et systématisation des efforts pour engager les principaux intervenants de la Caisse

Tenue d'un exercice de simulation sur table avec les principaux intervenants de la Caisse

Webinaires d'information

PRÉPARATION À ÉVALUER ET À PAYER LES DEMANDES D'INDEMNISATION

Au cours de l'exercice, il n'y a eu aucun accident ferroviaire impliquant du pétrole brut qui aurait pu entraîner l'intervention de la Caisse. Cependant, l'Administratrice doit s'assurer d'être prête à répondre aux demandes d'indemnisation, au cas où un accident grave déclenche sa juridiction. En plus d'être capable de traiter un volume et une variété de demandes d'indemnisation comparables à ce qui a été expérimenté à la suite la tragédie du Lac-Mégantic, elle devrait aussi évaluer et payer les nouveaux types de demandes d'indemnisation maintenant prévus par la *Loi* (tels que les dommages causés strictement à l'environnement et la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette chez les Autochtones), le cas échéant.

Dans son rapport annuel précédent, l'Administratrice a décrit ainsi les grandes lignes de son plan de travail visant à se préparer à gérer et à évaluer les demandes d'indemnisation :

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

ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DU PÉTROLE BRUT, SURVENUS EN 2018-2019

Red Deer (Alberta) – 8 juin 2018

Le 8 juin 2018, un train du Canadien Pacifique (CP) circulant vers le sud a déraillé près de Red Deer, en Alberta. Sept wagons ont quitté la voie ferrée, dont six transportaient du pétrole brut. Du pétrole brut s'est échappé d'un de ces six wagons. Le déraillement s'est produit dans une région rurale et non résidentielle. Aucun blessé n'a été signalé. Les dommages ne dépasseront pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer; par conséquent, la Caisse ne sera pas appelée à intervenir à des fins d'indemnisation.

St. Lazare (Manitoba) – 16 février 2019

Le 16 février 2019, un train du Canadien National (CN) a déraillé près de St. Lazare, au Manitoba, dans la municipalité rurale d'Ellice-Archie. Le train était composé de 108 wagons transportant du pétrole brut, dont 37 ont déraillé. Au moins 14 des 37 wagons déraillés ont déversé environ 820 000 litres de pétrole. L'équipe environnementale du CN a dirigé les travaux de nettoyage. Il n'y a pas eu d'incendie ou de blessés, et aucune évacuation n'a été nécessaire. Le déraillement s'est produit sur une terre appartenant à un éleveur. Le pétrole s'est déversé sur une petite superficie recouverte de glace et de neige épaisses couvrant un étang qui sert à abreuver le bétail durant l'été. Les autorités ont assuré qu'il n'y avait aucun danger de contamination de la rivière Assiniboine, qui se trouve non loin. Bien que l'ampleur des dommages soit inconnue, il est très peu probable qu'elle atteigne la limite de responsabilité d'un milliard de dollars de la compagnie de chemin de fer. Par conséquent, la Caisse ne sera pas appelée à intervenir à des fins d'indemnisation.

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

- ▶ **Suivi des incidents ferroviaires.** Le bureau de l'Administrateur reçoit les notifications d'incident émis par le bureau de la sécurité des transports et vérifie si des accidents ferroviaires impliquant du pétrole brut sont susceptibles d'avoir causé des dommages excédant la limite de responsabilité de la (ou des) compagnie(s) ferroviaire(s) impliquée(s). Deux incidents ferroviaires impliquant du pétrole brut sont survenus durant l'année fiscale (voir encadré à gauche), mais aucun des deux n'était susceptible d'engager la responsabilité de la Caisse. Si la Caisse avait été contactée par des demandeurs potentiels en relation avec l'un de ces accidents, ceux-ci auraient donc été réorientés vers les personnes contacts des compagnies pertinentes qui sont chargées de l'indemnisation des dommages.
- ▶ **Poursuite de l'élaboration de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation et affichage d'une nouvelle version modifiée** selon les commentaires reçus des compagnies de chemin de fer, des organismes d'intervention, des courtiers d'assurance et d'autres intervenants et partenaires. L'Administratrice va continuer à peaufiner l'ébauche du manuel, en fonction des commentaires continus et des faits nouveaux. Il est à noter que l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation n'est finalisée qu'à la suite d'un accident qui engage l'autorité de la Caisse, car ce n'est qu'à ce moment que l'Administratrice peut considérer les particularités de la situation.
- ▶ **Intensification et systématisation des efforts pour engager les principaux intervenants de la Caisse.** L'année précédente, les efforts initiaux d'identification et d'engagement des principaux intervenants avaient permis la constitution d'un groupe de discussion où étaient représentés un échantillonnage de tous les segments d'intervenants de la Caisse, à l'exception des groupes autochtones. Ce groupe de discussion avait permis de valider ou de réviser certaines approches proposées

par l'Administratrice en matière de gestion des demandes d'indemnisation, dans une perspective d'accès à la justice et de gestion efficace des ressources. En vue de la circulation prochaine de documents de discussion portant sur les nouveaux types d'indemnisation prévus par la *Loi* et sur les politiques de gestion des demandes d'indemnisation, l'Administratrice a voulu s'assurer que toutes les parties prenantes dont la contribution aux discussions allait être requise aient été contactées au préalable afin d'être sensibilisées à l'existence du régime. Cet effort en matière de relations externes est détaillé dans la section 3 de ce chapitre. Tel que mentionné dans le rapport annuel précédent, l'Administratrice considère que l'engagement des intervenants dans l'élaboration du processus de gestion des demandes d'indemnisation est le meilleur moyen de s'assurer que ce processus soit efficace et que la Caisse soit pertinente.

► **Tenue d'un exercice de simulation sur table avec les principaux intervenants de la Caisse.**

Le 12 juin 2018, le bureau de l'Administrateur a tenu un exercice de simulation sur table avec des intervenants de l'industrie et du gouvernement à Ottawa. La rencontre a donné aux Administrateurs l'occasion d'obtenir de l'information et de réfléchir aux questions concernant les réclamations, la responsabilité et l'indemnisation qui pourraient survenir à la suite d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut. Elle a aussi permis à l'Administratrice de réfléchir à sa capacité actuelle d'intervenir activement dans les nombreux aspects possibles de l'indemnisation à la suite d'un accident ferroviaire, et de mieux définir les domaines dans lesquels elle doit se préparer davantage. L'exercice de simulation sur table a également donné aux intervenants une précieuse occasion d'apprendre à mieux se connaître dans un contexte non confrontationnel.

L'exercice de simulation sur table a porté, entre autres sujets, sur les moyens pratiques par lesquels les compagnies de chemin de fer,

les assureurs et d'autres peuvent collaborer avec l'Administratrice pour démontrer que le niveau minimal d'assurance responsabilité a été pleinement déboursé, dans le cas d'un accident ferroviaire où le niveau minimal d'assurance responsabilité est dépassé, afin de permettre à la Caisse de payer les demandes d'indemnisation. Les questions concernant les considérations propres aux communautés autochtones du Canada ont aussi été explorées. Les différents outils en cours de développement au sein du bureau de l'Administrateur, y compris des projets de lignes directrices et les procédures, prennent en compte ces discussions.

► **Déclenchement de la Caisse.** Le bureau de l'Administrateur a créé un tableau décisionnel visant à définir les étapes nécessaires pour évaluer l'engagement potentiel de la Caisse à la suite d'un accident ferroviaire. Ce tableau aidera à déterminer si les exigences de la *Loi* relatives au déclenchement de la Caisse ont été remplies. Au cours de l'exercice 2019-2020, l'Administratrice va discuter de cette approche avec les intervenants, ainsi que d'un protocole de communications entre les intervenants et le bureau de l'Administrateur, comme première étape de l'élaboration de politiques et de procédures de gestion des demandes d'indemnisation.

► **Approfondissement des connaissances sur la responsabilité en cas d'accident ferroviaire impliquant des marchandises désignées.**

L'Administratrice a commencé à analyser deux questions : à quel moment une compagnie de chemin de fer est-elle *impliquée* dans un accident ferroviaire; à quel moment les pertes ou dommages réels sont-ils subis à la suite de l'accident ferroviaire (voir les paragraphes 152.7(1) et 153(1) de la *Loi*). Les réponses à ces deux questions sont importantes à l'égard du déclenchement de la responsabilité de la Caisse.

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

L'Administratrice a continué d'examiner la portée et la méthodologie de l'évaluation et de l'indemnisation de certains dommages et pertes : « la perte de la valeur de non-usage liée aux ressources publiques » (aussi appelée perte purement environnementale) et « les pertes ou dommages réels assimilés à la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette à l'égard des peuples autochtones du Canada » (voir l'article 153 de la *Loi*). En plus des recherches en cours, l'Administratrice a entamé des discussions avec les entités qui administrent des lois concernant ces pertes ou dommages ou des sujets connexes (p. ex., l'Office national de l'énergie, Environnement et Changement climatique Canada).

► **Collaboration entre les parties responsables à la suite d'un accident ferroviaire.** L'Administratrice s'intéresse à la collaboration avec la communauté de l'indemnisation à la suite d'un accident ferroviaire, afin de faciliter le paiement des demandes d'indemnisation. À cet égard, l'Administratrice examine les possibilités de collaboration (p. ex., un bureau conjoint des demandes d'indemnisation) et les obstacles potentiels (p. ex., les questions de concurrence).

ASSURANCE QUE LES DOSSIERS ET LES SYSTÈMES SONT BIEN TENUS

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

► **Validation du volet des revenus.** L'Administratrice, son vérificateur comptable et des représentants des services financiers de Transports Canada ont eu une rencontre téléphonique avec les représentants d'une compagnie de chemin de fer qui a contribué à la Caisse de façon très minime et sporadique. Des rencontres semblables et distinctes avaient été tenues avec les autres

contributeurs, peu de temps après l'établissement de la Caisse, afin de comprendre comment vérifier et valider le volet des revenus de la Caisse.

► **Surveillance du respect des obligations de déclaration des contributions des compagnies de chemin de fer.** En vertu du paragraphe 155.7(1) de la *Loi*, la première compagnie de chemin de fer à transporter du pétrole brut doit (dans la plupart des circonstances) payer une contribution au Receveur général du Canada. Afin d'assurer le respect de cette obligation, l'Administratrice a entrepris une évaluation de la méthodologie employée par les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale pour payer la contribution associée au transport de pétrole brut.

Le bureau de l'Administrateur travaille actuellement avec les compagnies de chemin de fer ayant déclaré le versement de contributions associées au transport de pétrole brut, afin de mieux comprendre si l'information déclarée représente le transport de tout le pétrole brut assujéti à la contribution. Au cours de l'exercice, ce travail a revêtu la forme de recherches, d'analyses et de réunions.

► **Régime d'exécution de la *Loi*.** Le paragraphe 155.85(1) de la *Loi* autorise le ministre à désigner toute personne, à titre individuel ou au titre de son appartenance à une catégorie, pour l'exécution et le contrôle d'application de l'obligation de verser la contribution et des exigences relatives à la tenue de registres. Le bureau de l'Administrateur s'est réuni avec Transports Canada au cours de l'exercice afin d'appuyer cette initiative.

► **Comptabilisation des intérêts courus sur le solde créditeur de la Caisse.** L'article 153.5 de la *Loi* prévoit que le ministre des Finances fait porter au crédit de la Caisse des intérêts – calculés au taux et selon les modalités fixées par le gouverneur en conseil – sur le solde créditeur de la Caisse. En raison de retards de coordination entre le ministère des Transports et le ministère des Finances, le décret nécessaire n'avait toujours pas

été adopté à la fin de l'exercice 2017-2018 et les intérêts n'avaient donc pas été portés au crédit de la Caisse, en dépit du suivi de l'Administratrice durant les deux années précédentes. Le décret requis a finalement été adopté le 20 avril 2018, permettant ainsi la comptabilisation des intérêts, y compris la comptabilisation rétroactive des intérêts courus pour les deux premières années de fonctionnement de la Caisse.

- **Mise au point de la répartition des dépenses entre la Caisse ferroviaire et la Caisse maritime selon le protocole d'entente entre les deux Caisses.** La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse maritime) héberge la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (Caisse ferroviaire) depuis sa création en 2016. Une partie des locaux loués et du personnel embauché par la Caisse maritime est partagée avec la Caisse ferroviaire. Un protocole d'entente signé par les deux Caisses expose en détail les ressources partagées et les conditions financières relatives à ce partage.

L'un des principaux éléments du calcul est la proportion de temps que les employés consacrent à chaque Caisse au cours de l'exercice visé. Afin de pouvoir calculer cette proportion, l'Administratrice de la Caisse maritime avait exigé que les employés inscrivent le temps qu'ils consacrent à chaque Caisse sur des feuilles de temps. Le protocole d'entente en était à sa troisième année d'existence en 2018-2019. Étant donné l'élargissement des activités des deux Caisses, le roulement de personnel, de consultants et d'étudiants, ainsi que la répartition

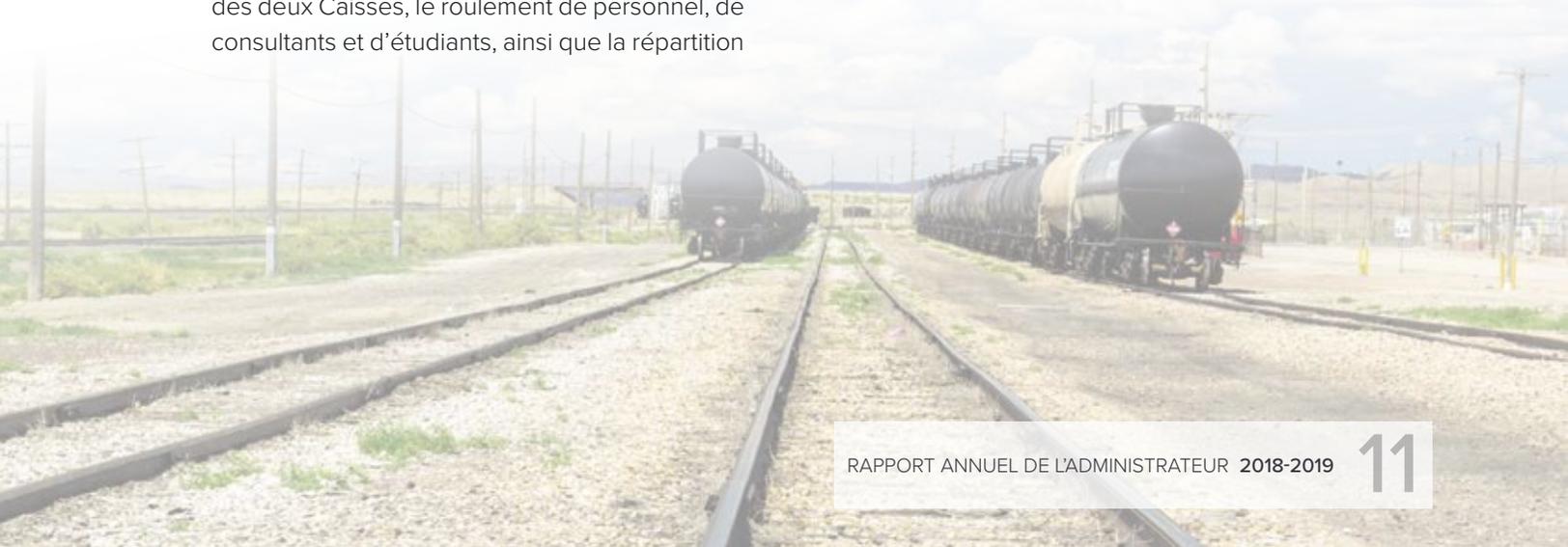
de l'espace de travail qui en résulte, le protocole d'entente est devenu un fardeau administratif.

Par conséquent, un nouveau protocole d'entente élaboré et examiné par les vérificateurs des deux Caisses entrera en vigueur le 1er avril 2019. Le nouveau protocole d'entente limite l'usage des feuilles de temps aux employés qui s'occupent directement de l'un ou l'autre programme, et il emploie une méthode de répartition pour établir les coûts relatifs aux autres employés. Le nouveau protocole d'entente permettra de répartir les coûts avec plus d'exactitude et de réduire le fardeau administratif qu'entraîne son application.

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

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

En plus des activités de l'Administratrice en 2018-2019 qui ont déjà été indiquées ci-dessus, le bureau de l'Administrateur a aussi réalisé un certain nombre d'activités de relations externes – parfois conjointement avec la Caisse maritime – dont la plupart visaient à engager davantage les intervenants (voir encadrés).



ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE FERROVIAIRE EN 2018-2019

Gouvernement fédéral : rencontres et communications à divers niveaux avec Transports Canada, Environnement et Changement climatique Canada, et l'Office national de l'énergie.

Gouvernements provinciaux : rencontres avec divers ministères provinciaux de l'ensemble du Canada, y compris le *Farmers' Advocate Office of Alberta*, et les gouvernements de l'Alberta, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique.

Communautés autochtones : rencontres avec Services aux Autochtones Canada (SAC) et l'*Inuvialuit Regional Corporation* (IRC), et présentation d'un webinaire informatif en décembre 2018.

Intervenants d'urgence : participation à divers événements de l'industrie, y compris la conférence sur la gestion des urgences concernant les marchandises dangereuses tenue en Alberta, présentation d'un webinaire aux organismes d'intervention d'urgence en juin 2018, et rencontre avec les coordonnateurs d'intervention d'urgence de Services Canada en janvier 2019.

Communauté juridique : participation à divers événements du secteur dans l'ensemble du Canada, y compris la conférence de la *Canadian Transport Lawyers Association* en octobre 2018.

Municipalités et associations municipales : participation à des événements du secteur et rencontres préliminaires avec les associations municipales de certaines provinces, y compris l'*Alberta Urban Municipalities Association* et la *Rural Municipalities of Alberta*.

Compagnies de chemin de fer et associations connexes : rencontres avec Chemin de fer Canadien Pacifique (octobre 2018), *BNSF Railway* (octobre 2018), la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et VIA Rail (février 2019), participation à la conférence de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) sur l'interface gouvernementale, et présentation d'un exposé au comité sur les chemins de fer d'intérêt local de l'ACFC (mai 2018).

Industrie pétrolière et gazière : rencontres avec l'Association canadienne des producteurs pétroliers, et présentation d'un webinaire aux compagnies pétrolières (octobre 2018).

ACTIVITÉS CONJOINTES DE RELATIONS EXTERNES DES CAISSES (MARITIME ET FERROVIAIRE) EN 2018-2019

Mai 2018 – Halifax (Nouvelle-Écosse)

- Exposition à la conférence annuelle et au salon commercial de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)
- Rencontres avec plusieurs ministères du gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse, l'Office Canada – Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et le Port de Halifax, et présentation d'exposés

Juin 2018 – Terre-Neuve-et-Labrador

- Rencontre de familiarisation avec l'Administration portuaire de St. John's
- Rencontre de familiarisation avec plusieurs ministères du gouvernement provincial de Terre-Neuve-et-Labrador
- Exposé présenté à l'Office Canada – Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures côtiers

Corunna (Ontario)

- Participation à la conférence de la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC) sur l'intervention côtière du SCI

Septembre 2018 – Saint John (Nouveau-Brunswick)

- Participation et exposition à la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) de 2018
- Rencontres de familiarisation avec le Port de Saint John, l'Atlantic Environmental Response Team (ALERT), la société Irving Oil, l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM), et plusieurs ministères du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick

Octobre 2018 – Edmonton (Alberta)

- Rencontres de familiarisation avec plusieurs ministères du gouvernement provincial de l'Alberta, les associations municipales de l'Alberta, et les associations d'administrateurs municipaux

Février 2019 – Montréal (Québec)

- Rencontres avec l'Administration portuaire de Montréal

Québec (Québec)

- Rencontres de familiarisation avec la Fédération québécoise des municipalités (FQM), la Corporation des officiers municipaux agréés du Québec (COMAQ), et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)

Toronto (Ontario)

- Rencontres de familiarisation avec des ministères du gouvernement provincial de l'Ontario et les associations municipales de l'Ontario

Mars 2019 – Québec (Québec)

- Rencontre de familiarisation avec Transports Québec

Montréal (Québec)

- Rencontre de familiarisation avec l'Union des municipalités du Québec (UMQ)

Abbotsford (Colombie-Britannique)

- Participation au 2^e symposium annuel multi-industriel sur la préparation et l'intervention

RAPPORT FINANCIER

Au cours de l'exercice, la Caisse a perçu la somme de 22 780 995 \$ en contributions (2017-2018 : 13 301 632 \$). Elle a également reçu 711 085 \$ en intérêts courus, soit 513 245 \$ pour l'année courante, et 197 840 \$ pour les deux années précédentes. Le décret nécessaire au calcul et au versement des intérêts sur le solde de la Caisse (selon l'article 153.5 de la *Loi*) a en effet été adopté le 20 avril 2018 et des intérêts ont été comptabilisés rétroactivement pour les deux premières années de fonctionnement de la Caisse.

Les dépenses de la Caisse ont atteint 579 716 \$ au cours de l'exercice (comparativement à 372 851 \$ l'exercice précédent), y compris des honoraires de 38 494 \$ versés à l'Administratrice et à l'Administrateur adjoint (comparativement à 31 900 \$). Ces dépenses sont liées à l'embauche de ressources internes additionnelles et de consultants externes, à un plus grand usage des ressources partagées par les deux Caisses (243 163 \$ comparativement à

117 043 \$), à une hausse des dépenses de voyage et de communication, à des coûts de traduction, et à la tenue d'un exercice de simulation sur table d'une journée qui a eu lieu à Ottawa le 12 juin 2018.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 44 124 706 \$ (comparativement à 21 410 182 \$ le 31 mars 2018).

Le rapport du vérificateur est compris dans les états financiers ci-joints. La Caisse n'a pas encore été facturée pour la préparation de ce rapport, mais le coût ne devrait pas dépasser 8 250 \$ (taxes en sus), selon l'entente de services conclue au début de 2019.

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2019

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

TABLE DES MATIÈRES

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

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2019, 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 2019, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément 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.

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

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

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

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

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

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

Marcil Lavalée

OTTAWA
400-1420 place Blair Place
Ottawa ON K1J9L8
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

MOORE STEPHENS

Observations

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.

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 21 mai, 2019

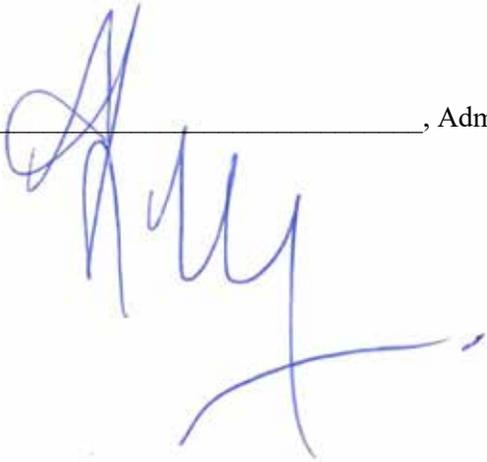
CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2019

3

	2019	2018
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	39 568 124 \$	17 853 431 \$
Débiteurs	4 517 528	3 377 468
Intérêts courus à recevoir	42 750	197 840
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	44 128 402	21 428 739
PASSIFS		
Créiteurs et frais courus	3 696	18 557
ACTIFS FINANCIERS NETS	44 124 706	21 410 182
EXCÉDENT ACCUMULÉ	44 124 706 \$	21 410 182 \$


_____, Administrateur

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

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2019

4

	2019	2018
PRODUITS		
Levée de contribution	22 780 995 \$	13 301 632 \$
Intérêts	513 245	197 840
	23 294 240	13 499 472
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Frais de consultation	251 169	169 413
Services administratifs, salaires et frais de bureau	212 810	131 346
Loyer	57 601	26 223
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	38 494	31 900
Déplacements	10 602	4 929
Frais d'audit	9 040	9 040
	579 716	372 851
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	22 714 524	13 126 621
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	21 410 182	8 283 561
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	44 124 706 \$	21 410 182 \$

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 2019

5

	2019	2018
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	22 714 524 \$	13 126 621 \$
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	21 410 182	8 283 561
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	44 124 706 \$	21 410 182 \$

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2019

6

	2019	2018
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	22 714 524 \$	13 126 621 \$
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Débiteurs	(1 140 060)	(7 168)
Intérêts courus à recevoir	155 090	(197 840)
Créditeurs et frais courus	(14 861)	10 820
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	-	(32 531)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	21 714 693	12 899 902
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	17 853 431	4 953 529
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	39 568 124 \$	17 853 431 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2019

7

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

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

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Méthode de comptabilité

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

Estimations comptables

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

Constataion 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.

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 1,43 % et 2,42 % (2018 : 0,94 % et 2,08 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2019 était de 2,06 % (2018 : 1,62 %).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2019

8

4. INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Les principaux risques de crédit pour la Caisse sont liés aux débiteurs.

La Caisse évalue la condition financière de ses clients sur une base continue et établit une provision pour créances douteuses en tenant compte du risque de crédit de clients particuliers, des tendances historiques et d'autres informations. La totalité des débiteurs sont à recevoir de deux importantes sociétés ferroviaires. La Caisse évalue qu'aucun risque important ne découle de cette situation.

5. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

Au cours de l'exercice, la Caisse a versé une somme totalisant 243 163 \$ (2018 : 117 043 \$) 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 :

	2019	2018
Loyer	57 601 \$	26 223 \$
Services administratifs, salaires et frais de bureau	179 085	88 585
Frais de consultation	6 477	2 235
	243 163 \$	117 043 \$

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 reliée 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 2019, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 1,76 \$ (2018 : 1,72 \$) 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.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2019

9

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.