

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

Rapport annuel de l'administrateur
2020-2021



5

années de préparation

Image de la page couverture : Photo Steve Boyko (2020) : Winnipeg, Manitoba

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 Omar Alghabra, 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 2021.

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 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

INTRODUCTION	3
1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS	5
1.1. Préparation à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation	6
1.1.1. Rapport d'étape du plan d'action	10
1.2. Assurance que les dossiers et les systèmes sont bien tenus.....	11
1.3. Rapport annuel au ministre des Transports à déposer au parlement et relations externes.....	14
Cinq années de préparation	16
Faits marquants de 2016-2021.....	17
2016-2021 : Orientations stratégiques et résultats	18
2. RAPPORT FINANCIER	22



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). La Caisse indemnise les victimes de dommages causés par un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut. L'indemnisation commence dès que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont payé le montant complet exigé par la loi, montant pour lequel elles doivent être assurées. Ce montant de couverture d'assurance obligatoire est basé sur le risque et sur le type et le volume de pétrole brut qu'elles transportent. Il varie entre 100 millions et un milliard de dollars.

La Caisse est financée au moyen d'une contribution, un coût calculé à la tonne payé par les expéditeurs, qui est perçue et versée par la première compagnie de chemin de fer à transporter 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 qu'il y a eu faute ou négligence de sa part. Si plusieurs compagnies de chemin de fer sont responsables, elles le sont solidairement chacune jusqu'à concurrence de la somme correspondant au niveau minimal d'assurance responsabilité requise par la loi pour chacune d'elles.

En cas de catastrophe, 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, la Caisse a aussi accès à des fonds fédéraux additionnels par un transfert du Trésor.

Ce rapport annuel porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2021.



Il s'agit du 5^e rapport annuel de la Caisse, qui a 5 ans le 18 juin 2021.

Il s'agit également du 5^e rapport annuel soumis par la présente administratrice, dont le mandat actuel de cinq ans (2018-2023) a été précédé par deux mandats intérimaires (en 2016 puis en 2017).

Afin de fournir une vue d'ensemble de ces cinq premières années, une section additionnelle, à la fin du rapport sur les activités, fera le bilan du cycle de planification stratégique 2018-2021 ainsi que l'énoncé des orientations à venir.



Avec la pandémie COVID-19 en cours, l'administratrice a dû surmonter de nombreux défis. Bien que le personnel ait pu faire la transition pour travailler à distance après la première période de fermeture des bureaux en mars 2020, la pandémie a eu un impact sur la Caisse et les activités du bureau de l'administratrice. Ces impacts sont indiqués par l'icône tout au long du rapport annuel.

2020-2021 VUE D'ENSEMBLE

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

1,79 \$ par tonne perçu auprès des expéditeurs de pétrole brut par chemin de fer

Plus de 9,5 millions de dollars perçus en contributions (un coût calculé à la tonne) en 2020-2021

Un total de plus de **84 millions de dollars accumulés** par la Caisse à la fin de l'exercice

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

Recrutement et intégration de nouveaux membres du personnel pour prendre en charge l'élaboration du programme de la Caisse

Examen spécial quinquennal exigé par la loi en 2021

1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

L'EXERCICE 2020-2021 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

- ▶ **Aucun accident ferroviaire impliquant du pétrole brut.** Il n'y a eu aucun accident ferroviaire impliquant du pétrole brut au cours de l'exercice.
- ▶ **Indexation de la contribution.** Le 1^{er} avril 2020, la contribution a été rajustée de 1,76 \$ à 1,79 \$ la tonne pour l'exercice 2020-2021, soit une hausse de 1,7 %. La contribution, un coût par tonne payé par les expéditeurs, est perçue et versée par la première compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale à transporter le pétrole brut au Canada. Comme il a été annoncé le 27 mars 2021, la contribution est de 1,80 \$ par tonne pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 2021, soit une hausse de 0,6 %.
- ▶ **Reconstitution de l'équipe.** À la suite du décès en mars 2020 du directeur qui avait été embauché en décembre 2019, le poste de directeur a été doté à nouveau en octobre 2020 après une recherche de cadres qui a duré six mois. Le poste d'analyste des politiques a aussi été doté à nouveau en août 2020, à la suite du départ de l'ancienne analyste en juillet 2020. Un deuxième avocat, qui avait participé au concours de recrutement d'avocats à l'automne de 2019, a aussi été embauché pour compléter l'équipe le 1^{er} mars 2021. Dans l'ensemble, la majeure partie

de l'exercice a été consacrée au recrutement et à l'intégration de nouveaux membres du personnel pour prendre en charge l'élaboration du programme de la Caisse. Cependant, ces nouvelles recrues ont été en mesure de faire équipe rapidement par la suite et de recommencer à faire avancer le programme.

- ▶ **Progression de l'état de préparation de la Caisse.** Le bureau de l'administratrice poursuit la mise en œuvre d'un plan d'action pour faciliter l'accès à la justice et l'indemnisation des victimes en cas d'accident ferroviaire qui déclencherait l'intervention de la Caisse. Les initiatives stratégiques suivantes initiées ou poursuivies cette année dans le cadre de ce plan d'action comprennent les suivantes :
 - La recherche de ressources externes pour évaluer et gérer les demandes d'indemnisation.
 - La préplanification et la collaboration avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut.
 - Un plan de communications en cas d'accident.
 - Un sondage sur les sujets d'intérêt pour les parties prenantes à l'occasion du 5^e anniversaire de la Caisse.

- ▶ **Examen spécial de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse maritime) : impact sur la Caisse ferroviaire.** La Caisse ferroviaire et sa Caisse jumelle, la Caisse maritime, partagent les mêmes locaux ainsi que la même administratrice et le même administrateur adjoint, qui ont tous deux été nommés pour diriger conjointement les deux Caisses. Le programme de chaque Caisse est géré par un chef d'équipe (pour la Caisse ferroviaire, il s'agit du directeur) qui relève de l'administratrice. La section des Services intégrés, qui dessert les deux Caisses, est gérée par le directeur des Services intégrés, qui relève aussi de l'administratrice. Les frais des Services intégrés sont répartis au prorata entre les deux Caisses. L'examen spécial quinquennal de la Caisse maritime, qui est prévu par la loi, a été mené à l'automne de 2020 et a porté sur la gouvernance et la gestion du programme de cette Caisse et sur les services intégrés communs. Dans une large mesure, les conclusions et les recommandations de cet examen spécial se rapportent aussi à la Caisse ferroviaire, qui fera l'objet d'un examen spécial exigé par la loi en 2021.

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

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

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

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

Le bureau de l'administratrice a continué de surveiller et de suivre les accidents ferroviaires, selon les avis d'incidents reçus du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Aucun accident de transport de pétrole brut par chemin de fer n'est survenu en 2020-2021.

Le mandat de l'administratrice consiste essentiellement à recevoir, à examiner, à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut, lorsque les dommages excèdent la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause. Aucun accident de ce genre n'est survenu depuis la création de la Caisse en 2016.

Surveillance des accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer. Les six accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer qui sont survenus depuis juin 2016 et qui font l'objet d'un suivi sont décrits aux pages 7 et 8. Bien qu'il est peu probable que ces accidents déclenchent l'intervention de la Caisse, l'administratrice continue de les surveiller jusqu'à ce que le délai pour faire une demande d'indemnisation contre la compagnie ferroviaire soit atteint.

Si des demandeurs potentiels communiquent avec la Caisse à propos de l'un ou l'autre de ces accidents, ils sont dirigés vers les personnes-ressources des compagnies de chemin de fer en cause, qui sont responsables des dédommagements jusqu'à ce que la limite de leur responsabilité ait été atteinte.

2016-2021 PORTFOLIO DES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DU PÉTROLE BRUT

Red Deer, Alberta – 8 juin 2018

Le 8 juin 2018, un train de la compagnie Chemin de fer 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.

Barwick, Ontario – 4 mai 2019

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

St. Lazare, Manitoba – 16 février 2019



(Source : BST)

Le 16 février 2019, un train de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (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 a été confirmé que les dommages causés par l'accident n'avaient pas atteint la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause. Par conséquent, la Caisse ne sera pas appelée à intervenir à des fins d'indemnisation.

Guernsey, Saskatchewan (Lanigan) – 9 décembre 2019



(Source : BST)

Le 9 décembre 2019, un train de marchandises CP, qui transportait du pétrole brut et circulait en direction est, a déraillé près de Guernsey, en Saskatchewan. Au total, 33 wagons ont quitté la voie, dont 19 ont rejeté tout leur contenu de pétrole brut, causant le déversement d'environ 1,5 million de litres de pétrole brut. Environ 20 wagons ont été engloutis par un immense incendie qui a brûlé pendant environ 24 heures. L'accident n'a fait aucun blessé ni aucune victime. On craint cependant que les dommages n'aient eu un impact sur le territoire traditionnel de la Première Nation Kawacatoose. L'accident n'a eu aucun impact sur les voies navigables. Les dommages survenus n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Guernsey, Saskatchewan – 6 février 2020



(Source : CP)

Le 6 février 2020, un train du CP, qui circulait en direction est, a déraillé près de Guernsey, en Saskatchewan. Au total, 32 wagons ont quitté la voie et environ 1,6 million de litres de pétrole brut ont été déversés. Le pétrole brut a pris feu et 19 wagons ont été la proie des flammes. Les équipes d'intervention d'urgence du CP ont travaillé avec les premiers répondants locaux pour maîtriser l'incendie et ont veillé au nettoyage du secteur. L'accident n'a fait aucun blessé ni aucune victime, mais par mesure de précaution en raison de la qualité de l'air, 85 habitants de la municipalité de Guernsey ont été évacués. Les dommages survenus n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Emo, Ontario – 18 février 2020



(Source : CN)

Le 18 février 2020, un train du CN, qui circulait en direction est, a déraillé près d'Emo, en Ontario. Au total, 31 wagons ont quitté la voie, y compris 26 wagons qui transportaient du pétrole brut, dont 5 ont déversé leur contenu. Les équipes d'intervention environnementale du CN ont dirigé les travaux de nettoyage. Six résidences de l'endroit ont été évacuées par mesure de précaution. L'accident n'a fait aucun blessé ni aucune victime, n'a pas causé d'incendie et n'a eu aucun impact sur les voies navigables. Les dommages survenus n'excéderont pas la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cause; par conséquent, la Caisse n'aura pas à intervenir pour les besoins d'indemnisation.

Partie à l'instance selon la Loi.

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

Les progrès accomplis en 2020-2021 à l'égard de la préparation de la Caisse comprennent les suivants :

- ▶ **Recherche de ressources externes pour évaluer les demandes d'indemnisation.** Une demande de renseignements (DR) a été publiée en octobre 2020 dans le cadre du processus de préqualification des fournisseurs de services d'évaluation des demandes d'indemnisation et du processus de demande de propositions (DP). Cela a mené à l'élaboration d'une demande d'offre à commandes (DOC) qui sera publiée en première moitié de l'exercice 2021-2022. Par conséquent, le bureau et l'administratrice disposera bientôt d'un bassin de ressources externes préqualifiées qui seront prêtes à évaluer les demandes d'indemnisation au cas où un accident de transport de pétrole brut par chemin de fer déclencherait l'intervention de la Caisse. Ce bassin sera renouvelé après un certain nombre d'années. Parallèlement, la possibilité d'obtenir accès aux banques de fournisseurs de services externes préqualifiés du gouvernement est en discussion, ce qui pourrait offrir à plus long terme d'autres options.
- ▶ **Préplanification et collaboration avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut.** Le bureau de l'administratrice a élaboré des scénarios de collaboration avec les compagnies de chemin de fer concernant la transition de la gestion des demandes d'indemnisation lorsque la limite de responsabilité des compagnies de chemin de fer est sur le point d'être atteinte. Ces scénarios sont en cours de discussion avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut, notamment par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC).

- ▶ **Engagement avec toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale avant tout accident.** Les compagnies de chemin de fer qui ne versent pas la contribution, peuvent quand même être visées par le régime de responsabilité et d'indemnisation. Ce serait le cas, par exemple, si un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut se produisait sur un tronçon de leurs voies ferrées, ou si leurs wagons-citernes faisaient partie d'un train qui subit un accident. En 2019-2020, l'administratrice a donc communiqué avec toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale ayant un certificat d'aptitude délivré en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* et leur a envoyé le Formulaire de mise à jour annuelle de 2020 concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer. L'objectif est de faciliter l'engagement et la communication en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut, surtout dans le cas des compagnies avec lesquelles le bureau de l'administratrice n'a pas encore traité. Cette pratique d'engagement s'est poursuivie en 2020-2021 par la distribution de l'édition de 2021 du Formulaire de mise à jour annuelle concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer.
- ▶ **Plan de communications en cas d'accident.** Une entreprise externe a été choisie pour aider à élaborer et à mettre en œuvre un plan de gestion de crise et des médias ainsi que des outils connexes et du matériel de formation en cas d'accident qui déclencherait l'intervention et la responsabilité de la Caisse.

1.1.1. RAPPORT D'ÉTAPE DU PLAN D'ACTION

En 2020-2021, l'administratrice a continué à travailler au plan d'action visant à assurer la préparation de la Caisse à gérer et à évaluer les demandes d'indemnisation. Ce plan d'action comprend :



Protocoles de communication

En cours

Travailler avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut afin d'élaborer des protocoles de communication en cas de déversement.



Services externes d'évaluation des demandes d'indemnisation

En cours

Engager, sur une base de travail sur appel, des ressources spécialisées dans l'évaluation des demandes d'indemnisation pour les différents types de dommages indemnifiables selon le régime, afin que la Caisse puisse gérer de gros volumes de demandes d'indemnisation, si nécessaire.



Réseau des principaux intervenants et payeurs

Continu

Consolider le réseau des principaux intervenants et le réseau des principaux payeurs.



Plan de préparation des principaux payeurs

Continu

Élaborer un plan de préparation des principaux payeurs, y compris un certain nombre de meilleures pratiques et d'outils.



Politiques et lignes directrices concernant les demandes d'indemnisation

En cours

Élaborer des politiques de gestion des demandes d'indemnisation et des lignes directrices en matière d'évaluation, et les faire circuler pour fins de commentaires.



Engagement auprès des entités fédérales concernées

En cours

Collaborer avec les autres entités fédérales 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 s'occuperait d'évaluer les dommages causés par un incendie) et l'administration de la Cour fédérale (qui s'occuperait de réviser les décisions de l'administratrice en matière d'évaluation).



Discussions sur les nouveaux types de demandes d'indemnisation

En cours

Tenir des discussions avec les entités fédérales et provinciales qui ont aussi pour mandat d'évaluer (1) les pertes purement environnementales ou la perte de la valeur de non-usage liée aux ressources publiques, ou (2) les demandes d'indemnisation des peuples autochtones pour la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette.



Recherches et consultations sur les nouveaux domaines du droit

Continu

Mener d'autres recherches ou consultations sur les nouveaux domaines du droit.



Formation basée sur des scénarios

À venir en 2021-2022

Tenir des ateliers périodiques, y compris des ateliers consacrés à des scénarios d'indemnisation sur table.

1.2 ASSURANCE QUE LES DOSSIERS ET LES SYSTÈMES SONT BIEN TENUS

Sur le plan de la gestion intégrée, les progrès les plus notables réalisés durant l'exercice comprennent les suivants :

- ▶ **Reconstruction de l'équipe.** Les six premiers mois de l'exercice ont été marqués par une recherche de cadres et un concours pour remplacer le directeur de la Caisse, qui est décédé en mars 2020, seulement quelques mois après son arrivée à ce poste. Un nouveau directeur a été nommé à la mi-octobre. Au même moment, le poste d'analyste des politiques a dû être doté à nouveau, après que l'analyste des politiques recruté en 2019 ait décidé en juillet 2020 de faire un changement de carrière. Par ailleurs, un autre avocat a été embauché en plus de celui recruté en 2019, car il est devenu évident que l'équipe avait besoin de ressources juridiques additionnelles pour appuyer le développement du programme. L'administratrice n'a pas eu à lancer de nouveaux concours pour doter les postes d'analyste des politiques et d'avocat, car elle a pu rappeler d'excellents candidats qui avaient participé au premier processus de recrutement et qui étaient encore disponibles et intéressés. Au dernier trimestre de l'exercice, la nouvelle équipe était en place et opérationnelle.
- ▶ **Nouvel équilibre entre les deux Caisses.** Un nouveau modèle à «trois piliers» a été mis en place en 2019 pour améliorer la gestion de la Caisse, de sa Caisse jumelle (Caisse maritime) et de leurs services intégrés communs (voir l'organigramme p. 13). L'administratrice et l'administrateur adjoint ont été nommés pour diriger conjointement les

deux Caisses, qui partagent le même personnel et les mêmes locaux. Les frais directs sont facturés à chaque Caisse, et les frais indirects et partagés sont répartis au prorata entre les deux Caisses selon les modalités de leur protocole d'entente. En 2020-2021, plus de ressources internes et externes ont été affectées au programme de la Caisse ferroviaire, ce qui a établi un nouvel équilibre entre les deux Caisses. En conséquence, la Caisse ferroviaire a assumé cette année une plus grande part des services intégrés que partagent les deux Caisses (loyer, paye, finances, gestion de l'information et technologies de l'information, communications, services d'approvisionnement, etc.).

- ▶ **Validation du volet des revenus et préparation à l'examen spécial quinquennal.** La Caisse aura bientôt cinq ans et son premier examen spécial aura lieu en 2021, comme l'exige l'article 155.94 de la Loi. Cet examen spécial sera axé sur les finances et la gestion de la Caisse, ce qui comprendra notamment un examen du volet des revenus. Dans le cadre de la préparation de l'examen spécial, le bureau de l'administratrice a exploré des sources tierces pour valider la perception des redevances et des volumes de pétrole brut par chemin de fer. Un projet de recherche a été établi avec cet objectif à l'esprit, et le personnel de l'administratrice travaille en étroite collaboration avec des experts dans les domaines du transport et de l'audit financier. Bien que l'équipe continue de travailler avec Transports Canada pour vérifier ces données, il est important d'examiner toutes les sources d'information disponibles pouvant faciliter le processus de vérification.

► **Examen spécial de la Caisse maritime : sa valeur pour la Caisse ferroviaire et son impact sur celle-ci.**

La Caisse maritime doit aussi faire l'objet d'un examen spécial quinquennal, selon la Loi qui la régit. Le dernier examen spécial de la Caisse maritime a eu lieu à l'automne de 2020, et le rapport a été publié à la fin de décembre 2020. Cet examen a porté sur les moyens et les méthodes suivants :

- La gouvernance et la gestion des risques
- La gestion interne, la mesure du rendement et les rapports
- La gestion des opérations : examen du processus des demandes d'indemnisation
- Les ressources humaines
- Les technologies de l'information et la gestion de l'information

L'examineur a conclu que, pour la période visée (mars 2015 à septembre 2020), il y avait une assurance raisonnable que les moyens et les méthodes du bureau de l'administratrice qui ont été examinés ne présentaient aucun défaut grave.

Certaines possibilités d'amélioration ont été relevées dans trois des cinq domaines examinés, et des recommandations ont donc été faites concernant :

- La gouvernance
- Les ressources humaines et les technologies de l'information
- Les technologies de l'information et la gestion de l'information.

L'administratrice a accepté toutes les recommandations.

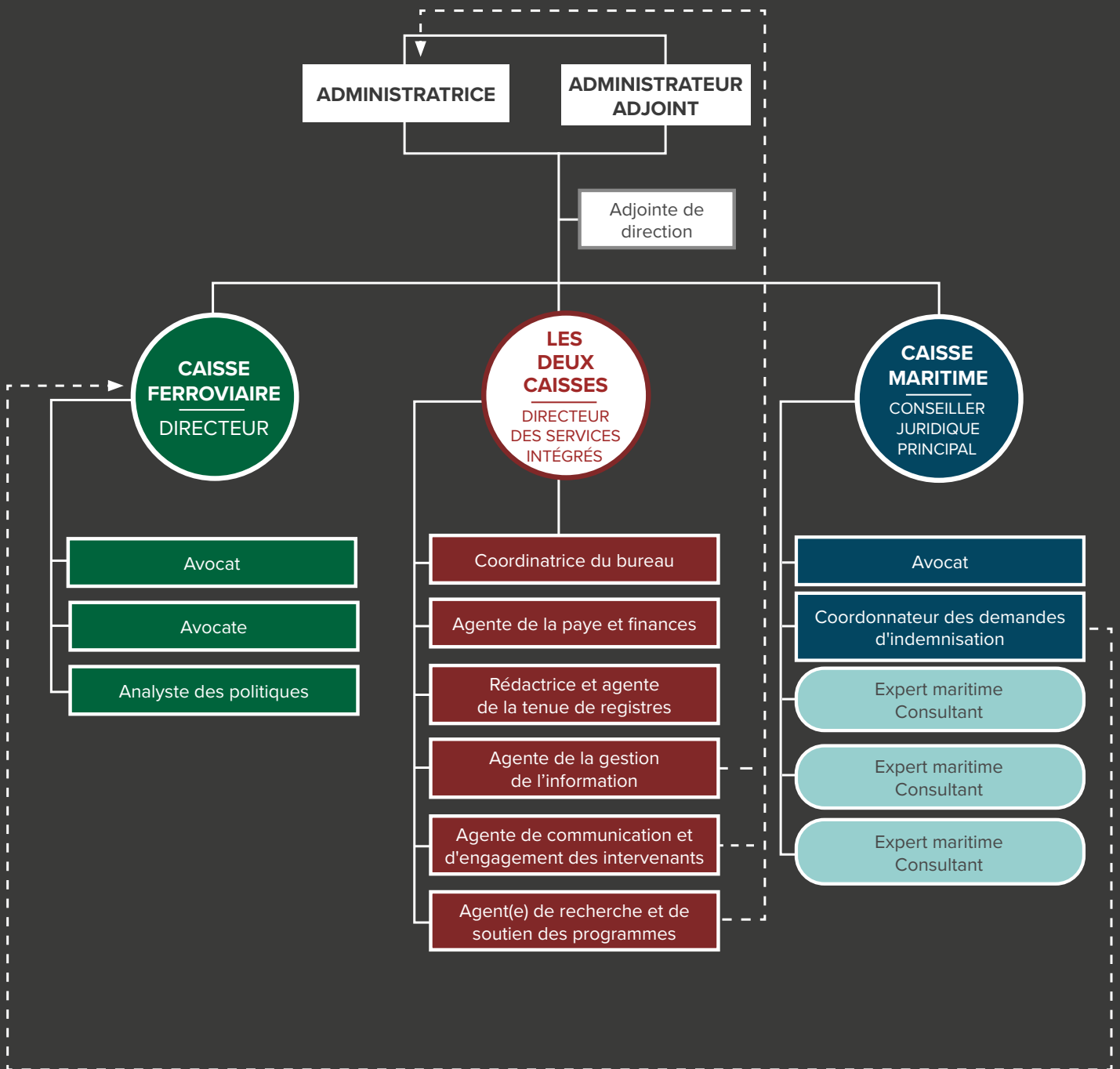
Ces conclusions et recommandations s'appliquent aussi généralement à la Caisse ferroviaire : les lois qui régissent chacune des deux Caisses se ressemblent en grande partie, et les services intégrés visés par l'examen spécial sont communs aux deux Caisses. Ces constatations et recommandations figurent dans la section « 2016-2021 : Orientations stratégiques et résultats » ci-dessous (pages 18 à 21).

La mise en œuvre des initiatives de suivi de l'examen spécial de la Caisse maritime profitera donc aussi à la Caisse ferroviaire, et les coûts seront partagés.

► **Évaluation de la gestion de l'information et des technologies de l'information.**

Durant le dernier trimestre de l'exercice, le bureau de l'administratrice a fait une demande de propositions à des entreprises d'experts-conseils externes en vue de faire une évaluation globale des besoins de gestion de l'information et de technologies de l'information (avec recommandation), comme première étape de la mise en application des recommandations de l'examen spécial de la Caisse maritime. Au 31 mars, une entreprise avait été choisie et un contrat s'appliquant à la gestion de l'information et aux technologies de l'information des deux Caisses avait été établi.

ORGANIGRAMME DES CAISSES



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

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

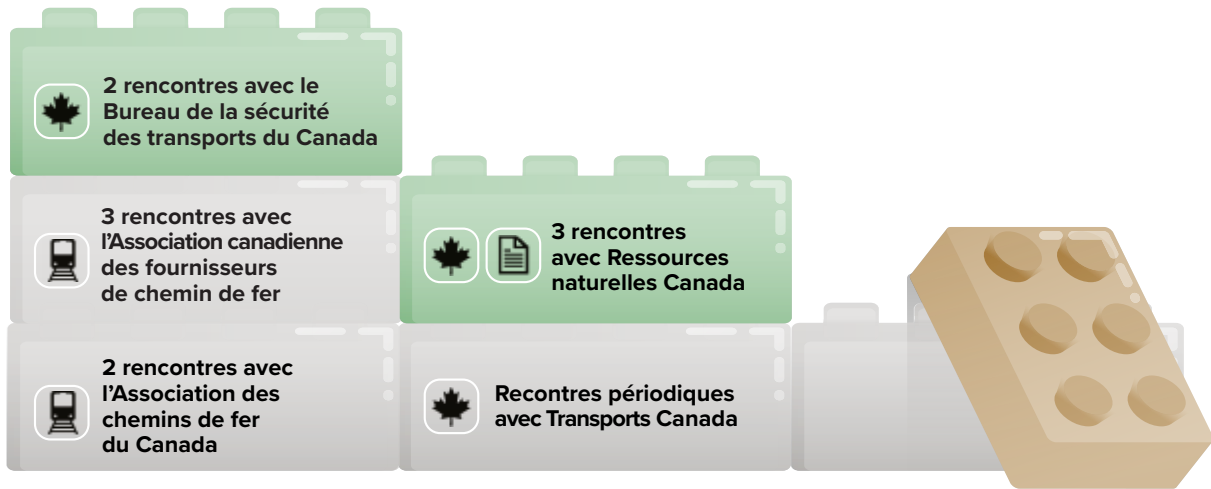
Comme mentionné dans les rapports précédents, l'administratrice considère que l'engagement des intervenants dans l'élaboration du processus de gestion des demandes d'indemnisation est le meilleur moyen de garantir que ce processus sera efficace et que la Caisse sera pertinente, c'est-à-dire qu'elle pourra accomplir sa mission d'assurer l'accès à la justice. Les activités indiquées à la section 1.1. ci-haut (Préparation à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation) reflètent cette approche.



Les activités de relations externes de la Caisse en 2020-2021 figurent dans l'encadré à la page 15. Le lecteur remarquera un ralentissement évident comparativement aux années précédentes, en raison de la situation de la COVID et de la reconstitution de l'équipe de la Caisse.



ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE EN 2020-2021



Légende du type d'intervenants



Gouvernement fédéral



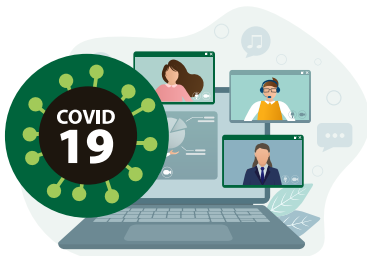
Compagnies de chemins de fer et associations connexes



Spécialistes en demandes d'indemnisation et en assurance



Tirer parti de l'année du 5^e anniversaire. La Caisse a 5 ans le 18 juin 2021, et nous avons l'intention de profiter de cet anniversaire pour élargir et accélérer l'engagement avec nos intervenants par un certain nombre d'initiatives et événements qui auront lieu tout au long de l'année d'anniversaire.



En raison des restrictions imposées pendant la pandémie de COVID-19, toutes les réunions se sont tenues virtuellement.

Bulletin trimestriel. Notre réseau d'intervenants a continué d'être informé grâce à notre bulletin trimestriel. Lancé à l'été de 2018, ce bulletin comptait 369 abonnés au 31 mars 2021 (355 en mars 2020).

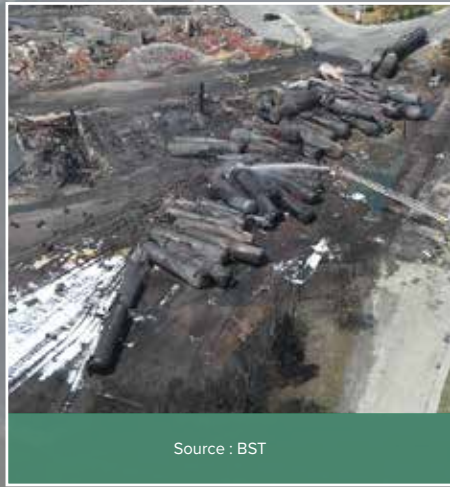
Relations externes conjointes. La Caisse poursuit ses activités de relations externes conjointes avec la Caisse maritime lorsqu'il y a lieu.

CINQ ANNÉES DE PRÉPARATION

2013

Catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic :

- six millions de litres de pétrole brut déversés
- 47 décès
- 2 000 personnes évacuées
- centre-ville détruit
- plus de 4 300 demandes d'indemnisation



Source : BST

2015

- Adoption de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*
- Adoption d'une nouvelle classe de wagon-citerne, le TC-117 / DOT 117, un wagon-citerne à double enveloppe beaucoup plus robuste.

2016

Début des opérations de la Caisse

- Nomination d'un administrateur
- Imposition d'une contribution de 1,69 \$ par tonne

Interdictions des wagons-citernes de classe DOT-111, comme ceux impliqués dans l'accident de Lac-Mégantic pour le transport de pétrole brut au Canada

2018

Nomination d'un administrateur adjoint

Deuxième exercice de simulation sur table tenu par la Caisse

2020

Premier formulaire de mise à jour annuelle concernant le transport de pétrole brut par chemin de fer envoyé à 26 compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale.

2017

Première version du manuel des demandes d'indemnisation distribuée aux principaux intervenants

Premiers ateliers, incluant un exercice de simulation sur table et webinaires présentés par la Caisse

2019

Réalisation de l'objectif de l'administratrice de rencontrer toutes les provinces et les territoires ayant des chemins de fer

FAITS MARQUANTS 2016-2021



Plus de 50 milliards de litres de pétrole brut transportés par les compagnies de chemin de fer depuis la création de la Caisse



Plus de 40 engagements avec des institutions et organisations



Aucun accident nécessitant l'intervention de la Caisse
6 accidents surveillés par l'administratrice



4 exposés donnés à des conférences nationales ou internationales



Succès de l'engagement de toutes les provinces et des territoires



6 webinaires hébergés



Plus de 84 millions de dollars accumulés pour indemniser les victimes



6 kiosques d'exposition à des salons commerciaux provinciaux et nationaux



Selon le principe du pollueur-payeur, la Caisse perçoit des droits par tonne auprès des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale qui transportent du pétrole brut



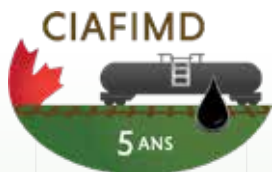
2 exercices de simulation sur table tenus



37 employé(e)s, consultant(e)s et stagiaires

- 2016-2017 :
1,69 \$ par tonne
- 2020-2021 :
1,79 \$ par tonne

2016-2021 : ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET RÉSULTATS

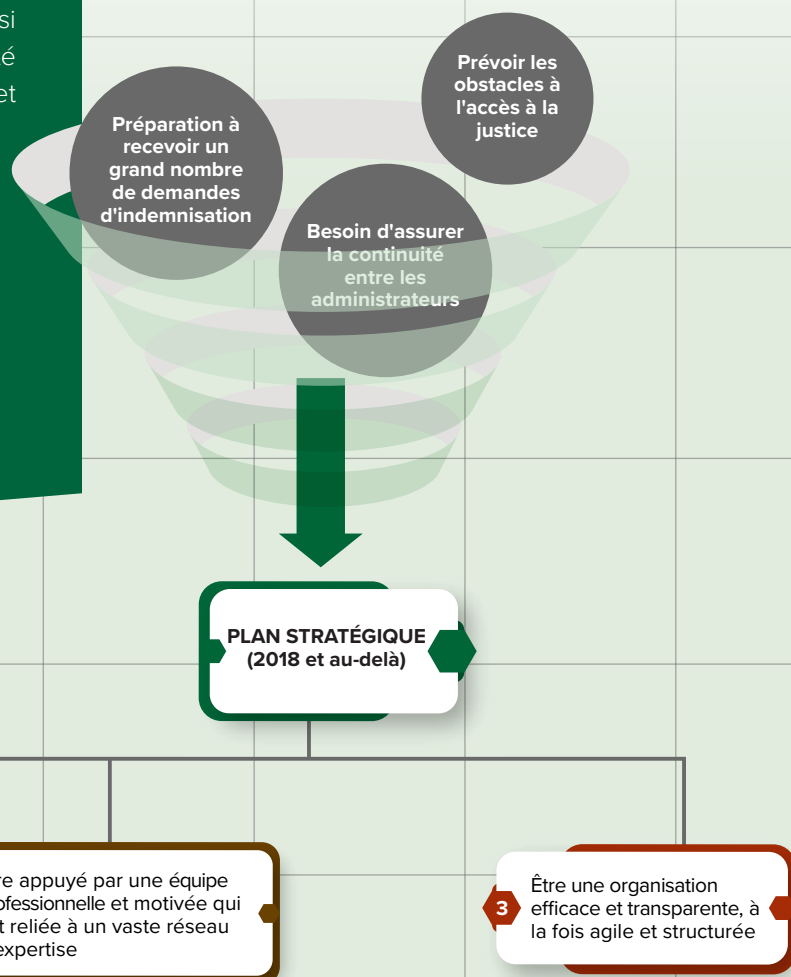


Anne Legars, qui exerce les fonctions d'administratrice depuis 2016, a été renommée à ce poste pour un mandat de cinq ans en 2018. Mark Gauthier a aussi été nommé administrateur adjoint en 2018. Cela a permis de mettre en œuvre un plan stratégique (comme indiqué dans le rapport annuel de 2018-2019) pour répondre aux risques stratégiques identifiés. Cette section présente une évaluation des résultats du plan stratégique (voir le graphique ci-dessous) et décrit les prochaines étapes.

ENJEUX IMPORTANTS IDENTIFIÉS

Le principal défi consiste à rendre la Caisse aussi pertinente que possible pour le public. Il a été déterminé que les meilleurs moyens d'atteindre cet objectif sont les suivants :

- ▶ Améliorer l'accès à la justice;
- ▶ S'assurer qu'un grand nombre de demandes d'indemnisation puissent être traitées rapidement en cas d'accident majeur;
- ▶ Assurer la continuité de toutes les fonctions centrales de la Caisse lors de la transition d'un administrateur à son successeur.



L'ACCÈS À LA JUSTICE POUR LES VICTIMES



Description de l'orientation

L'**objectif final** est de s'assurer que les processus d'indemnisation sont clairs et rapides et qu'ils fournissent aux demandeurs le soutien dont ils ont besoin pour obtenir accès à la justice, tout en demeurant justes et raisonnables pour les payeurs. Ces processus sont documentés, publics et ouverts aux commentaires des intervenants.

Un **plan de préparation**, basé sur l'engagement des intervenants entre tous les principaux acteurs avant qu'un accident ne se produise, est essentiel à l'efficacité et à la pertinence du régime.

Mesure de réussite : sont (1) l'engagement des principaux intervenants et (2) le niveau de préparation, c.-à-d. le niveau de progression du Plan d'action.



Ce qui a été fait

- Voir les données sur l'engagement à la page 17.
- Voir le rapport d'étape du Plan d'action à la page 10.



Évaluation

Engagement initial accompli à l'échelle du Canada auprès de :

- **tous les principaux payeurs** (compagnies de chemin de fer, expéditeurs, industrie de l'assurance, provinces, municipalités et administrations locales, Croix-Rouge canadienne, Services aux Autochtones Canada, etc.)
- **principaux demandeurs** (industrie de l'assurance, provinces, municipalités et administrations locales, groupes autochtones, Croix-Rouge canadienne, organismes d'intervention d'urgence, ports, etc.)

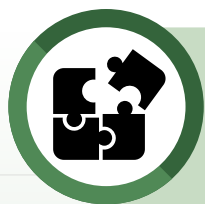
Engagement initial accompli auprès des **organisations qui doivent gérer des questions juridiques semblables** ou qui ont des mandats similaires.



Prochaines étapes (ajustements du plan stratégique en 2021-2022)

Utiliser les événements de l'année du 5^e anniversaire pour partager avec les intervenants les divers éléments du Plan d'action élaborés à ce stade et en discuter avec eux, et apporter des ajustements selon le besoin.

UNE ÉQUIPE PROFESSIONNELLE RELIÉE À UN RÉSEAU D'EXPERTISE



Description de l'orientation

Recruter, développer et maintenir :

- ▶ une expertise-clé à l'interne;
- ▶ un robuste réseau de ressources externes par l'acquisition de services professionnels et l'engagement d'intervenants qui possèdent l'expertise voulue.

Mesure de réussite : capacité de doter les postes disponibles (postes vacants) et de garder le personnel (taux de maintien).



Ce qui a été fait

Usage des ressources humaines existantes de la Caisse maritime pour combler les besoins de services intégrés de la Caisse, sur une base de partage des coûts (la part de la Caisse représente en moyenne 17 %).

Création de nouveaux postes (directeur, avocats, analyste des politiques) pour le programme de la Caisse (description et classification des postes, analyse comparative des salaires par rapport au marché de l'emploi d'Ottawa), et embauche par la voie de concours.

Le coordonnateur des demandes d'indemnisation de la Caisse maritime surveille et documente aussi les dossiers d'accidents de transport de pétrole brut par chemin de fer.

37 personnes ont travaillé pour la Caisse depuis sa création :

- ▶ 29 employés (7 chargés de l'élaboration du programme, 19 affectés aux services partagés, 3 étudiants)
- ▶ 8 consultants (3 pour l'élaboration du programme et 5 pour les services intégrés).

Des services professionnels ont été obtenus, en particulier pour l'élaboration du programme :

- ▶ Les dépenses relatives au personnel et au bureau ont représenté 47 % des dépenses de la Caisse, et les dépenses relatives aux fournisseurs de services externes ont représenté 42 %.

Mise en place d'une nouvelle structure « à trois piliers » (voir l'organigramme à la page 13).

Constitution de réseaux avec des « communautés de pratique » (droit, indemnisation, administration de la justice, petits organismes, etc.)



Évaluation

Tous les postes ont été dotés (aucun poste vacant); 24 employés ont été embauchés, intégrés et formés, gérés, accompagnés et évalués au cours de la période.

Taux de maintien : depuis 2018, le taux de maintien des employés permanents est élevé, sauf pour un départ volontaire et un décès.

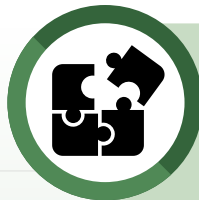
Le rapport de l'examen spécial de la Caisse maritime a conclu que le bureau de l'administratrice a satisfait aux critères d'examen des moyens et méthodes en matière de ressources humaines.



Prochaines étapes (ajustements du plan stratégique en 2021-2022)

- ▶ Un plan formel de ressources humaines, lié au plan stratégique, sera élaboré.
- ▶ Des plans de formation formels sont en cours d'élaboration pour les divers profils

UNE ORGANISATION EFFICACE ET TRANSPARENTE, AGILE ET STRUCTURÉE



Description de l'orientation

Se livrer à un processus d'amélioration continue et être prêt à relever les défis venant de l'intérieur ou de l'extérieur de l'organisation.

Documenter les décisions de l'administratrice, qui sont basées sur la raisonnable, tout en élaborant des politiques selon le besoin.

Mesure de réussite : la capacité de s'adapter aux circonstances changeantes.



Évaluation

Les délais d'adaptation aux circonstances changeantes ont été relativement courts, y compris l'adaptation à la COVID-19, aux départs à la retraite, aux congés à long terme, aux nouveaux postes, aux modifications de l'organigramme, etc.

Le rapport de l'examen spécial de la Caisse maritime a conclu que :

- ▶ la structure et les responsabilités de gouvernance sont clairement définies, documentées et communiquées;
- ▶ la gestion interne est efficace;
- ▶ l'administratrice définit, évalue, surveille et communique les risques liés à la réalisation des objectifs stratégiques.



Ce qui a été fait

- ▶ Mise en place d'une structure « à trois piliers ».
- ▶ Usage d'un processus d'acquisition simplifié.
- ▶ Évaluation des technologies de l'information, élaboration et mise en oeuvre d'un plan triennal de technologies de l'information (2017-2020).
- ▶ Mise en place de nouvelles applications logicielles en matière de gestion.

▶ Usage des médias sociaux et publication d'un bulletin trimestriel.

▶ Avis préalable donné au public en cas de visites ou de participation à des événements.

▶ Annonce en ligne des possibilités d'emploi.

▶ Flexibilité et synergie entre les Caisses pour le partage efficace des ressources de dotation.

▶ Partage des programmes pour étudiants et des banques de ressources pour améliorer la capacité et s'adapter aux fluctuations du travail.

▶ Cadre de délégation concernant l'administrateur adjoint et les directeurs.

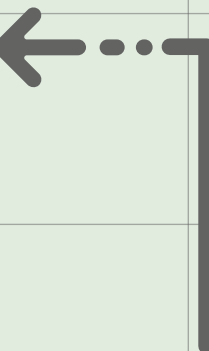
▶ Documentation et élaboration de politiques et de processus.

Efficacité

Transparence

Agilité

Structure



Prochaines étapes (ajustements du plan stratégique en 2021-2022)

Mener une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée, effectuer une évaluation de la gestion de l'information et des technologies de l'information, et établir un plan de technologies de l'information (selon la recommandation du rapport de l'examen spécial de la Caisse maritime).

Élaborer une politique sur le lieu de travail post-COVID pour gérer le télétravail.

Tenter d'obtenir accès aux bassins de fournisseurs préqualifiés du gouvernement fédéral.

2. RAPPORT FINANCIER

Au cours de l'exercice, la Caisse a perçu la somme de 9 555 289 \$ en contributions (comparativement à 31 154 877 \$ en 2019-2020).

De plus, des intérêts de 261 854 \$ ont été portés au crédit de la Caisse en 2020-2021 (comparativement à 637 687 \$ en 2019-2020). Les dépenses de fonctionnement pour l'exercice se sont élevées à 942 752 \$ (comparativement à 538 462 \$ en 2019-2020), y compris des honoraires de 77 719 \$ versés à l'administratrice et à l'administrateur adjoint (comparativement à 57 631 \$ en 2019-2020).



Les revenus ont diminué de 21,6 millions de dollars en 2020-2021 comparativement à l'exercice précédent, en raison d'une baisse des volumes de pétrole brut transporté par chemin de fer, ce qui a été compensé légèrement par une hausse de 1,7 % de la contribution perçue auprès des compagnies de chemin de fer en 2020 (0,03 \$ par tonne). Les revenus d'intérêts ont diminué de 375 000 \$ en raison des plus faibles taux d'intérêts moyens, qui étaient de 0,47 % en 2020-2021 comparativement à 1,36 % en 2019-2020.

Les dépenses ont augmenté de 404 290 \$, en grande partie en raison de :

- ▶ une hausse de 205 000 \$ des frais de consultation pour aider la Caisse à établir un processus d'approvisionnement en vue de produire une liste de fournisseurs préqualifiés de services de traitement des demandes d'indemnisation;
- ▶ une hausse d'environ 155 000 \$ des services administratifs, des salaires et des frais de bureau, y compris des frais de salaire additionnels représentant environ un poste équivalent temps plein;
- ▶ une hausse nette de 45 000 \$ des autres frais administratifs partagés, y compris 33 000 \$ en frais de loyer et 20 000 \$ en honoraires versés à l'administratrice et à l'administrateur adjoint; cette hausse a été compensée par une réduction des frais de déplacement en raison de la COVID-19. Dans l'ensemble, le pourcentage des dépenses partagées de la Caisse est passé de 26 % à la fin de 2019-2020 à 46 % à la fin de 2020-2021, à cause de l'augmentation de la base globale des coûts de la Caisse.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 84 253 199 \$ (comparativement à 75 378 808 \$ le 31 mars 2020).

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



Note concernant l'impact financier de la COVID-19 sur l'exercice 2020-2021 :

Le 17 mars 2020, l'administratrice a demandé au personnel de commencer à travailler à distance autant que possible, sauf pour les tâches opérationnelles qui devaient être accomplies au bureau – par exemple, l'accès aux systèmes d'information et au matériel sécurisés internes, le traitement de la paye et des opérations comptables, et certaines fonctions administratives internes. Les membres du personnel qui ont dû se rendre au bureau durant les périodes de « confinement » ont obtenu un remboursement

de leurs frais de stationnement ainsi qu'une prime (sous forme de jours de vacances supplémentaires) pour le temps qu'ils ont passé au bureau. Tous les employés se sont également vu offrir une indemnité unique remboursable allant jusqu'à 500 \$ pour couvrir les dépenses supplémentaires de bureau et d'équipement à domicile. Au total, ces initiatives liées à la COVID-19 ont coûté environ 11 000 \$ à la Caisse, mais ce coût a été compensé en grande partie par une réduction de 9 000 \$ des frais de voyage en raison de la COVID-19. La transition au travail à distance n'a entraîné aucun autre coût additionnel.



En 5 ans, la Caisse a perçu **86 759 051 \$** (ce qui représente une moyenne de 17 352 000 \$ par an)

- ▶ **98 %** de cette somme provient des levées de contribution (85 148 425 \$)
- ▶ **2 %** de cette somme provient des intérêts (1 610 626 \$)

Pendant la période correspondante, la Caisse a dépensé **2 505 852 \$** (soit 501 000 \$ par an en moyenne)

- ▶ **47 %** de cette somme a été consacré aux frais de services administratifs, salaires et frais de bureau (1 181 246 \$), soit 236 250 \$ par an en moyenne
- ▶ **42 %** de cette somme a été consacré aux frais de consultation (1 045 544 \$), soit 209 109 \$ par an en moyenne
- ▶ **10 %** a été consacré aux frais de gouvernance (administrateurs et frais d'audit) (253 850 \$), soit 50 770 \$ par an en moyenne
- ▶ **1 %** a été consacré aux frais de déplacement (25 212 \$), soit 5 042 \$ par an en moyenne

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2021

**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 2021, 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 2021, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations - budget

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
Le 12 mai 2021


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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2021

3

	2021	2020
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	81 004 030 \$	66 609 195 \$
Débiteurs	3 310 765	8 809 101
Intérêts courus à recevoir	57 949	36 031
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	84 372 744	75 454 327
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	30 182	129 665
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	164 285	45 151
	194 467	174 816
ACTIFS FINANCIERS NETS	84 178 277	75 279 511
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 4)	74 922	99 297
EXCÉDENT ACCUMULÉ	84 253 199 \$	75 378 808 \$

 , administrateur

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

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2021

4

	2021	2020
PRODUITS		
Levée de contribution	9 555 289 \$	31 154 877 \$
Intérêts	261 854	637 687
	9 817 143	31 792 564
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Frais de consultation	404 274	198 937
Services administratifs, salaires et frais de bureau	365 029	209 906
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	77 719	57 631
Loyer	61 904	28 997
Déplacements	128	9 463
Frais d'audit	9 323	9 153
Amortissement des immobilisations	24 375	24 375
	942 752	538 462
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	8 874 391	31 254 102
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	75 378 808	44 124 706
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	84 253 199 \$	75 378 808 \$

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 2021

5

	2021	2020
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	8 874 391 \$	31 254 102 \$
Acquisition d'immobilisations	-	(123 672)
Amortissement des immobilisations	24 375	24 375
	24 375	(99 297)
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	8 898 766	31 154 805
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	75 279 511	44 124 706
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	84 178 277 \$	75 279 511 \$

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2021

6

	2021	2020
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	8 874 391 \$	31 254 102 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	24 375	24 375
	8 898 766	31 278 477
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Débiteurs	5 498 336	(4 291 573)
Intérêts courus à recevoir	(21 918)	6 719
Créditeurs et frais courus	(99 483)	125 969
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	119 134	45 151
	5 496 069	(4 113 734)
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	-	(123 672)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	14 394 835	27 041 071
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	66 609 195	39 568 124
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	81 004 030 \$	66 609 195 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2021

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.

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 2021

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 0,32 % et 0,99 % (2020 : 0,78 % et 1,64 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2021 était de 0,47 % (2020 : 1,36 %).

4. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2021	2020
Équipement informatique	5 141 \$	3 427 \$	1 714 \$	3 428 \$
Mobilier et équipement	10 448	2 090	8 358	9 403
Améliorations locatives	108 083	43 233	64 850	86 466
	123 672 \$	48 750 \$	74 922 \$	99 297 \$

5. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

Au cours de l'exercice, la Caisse a versé une somme totalisant 420 075 \$ (2020 : 207 637 \$) 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 :

	2021	2020
Services administratifs, salaires et frais de bureau	358 171 \$	178 640 \$
Loyer	61 904	28 997
	420 075 \$	207 637 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2021

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 2021, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 1,80 \$ (2020 : 1,79 \$) 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.