

2023-2024

# RAPPORT ANNUEL



Indemnisation  
Navire et Rail Canada  
Fonds Rail



À propos de la page couverture : « Train de wagons pétroliers », ville de White Rock (Colombie-Britannique), photo de Jaya Kesavan.

---

**Publié par l'administrateur d'Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Rail**

180, rue Kent, pièce 830  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5  
Canada

Tél. : (613) 991-1727  
Télec. : (613) 990-5423  
[www.ciafimd.gc.ca](http://www.ciafimd.gc.ca)

L'honorable Pablo Rodriguez, C.P., député  
Ministre des Transports  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2024.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark A.M. Gauthier', with a long, sweeping underline.

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.  
Administrateur  
Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Rail

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>LANCEMENT D'INDEMNISATION NAVIRE ET RAIL CANADA</b> .....	1
<b>À PROPOS DU FONDS RAIL</b> .....	2
<b>AVANT-PROPOS DE L'ADMINISTRATEUR SORTANT</b> .....	4
<b>MESSAGE DU NOUVEL ADMINISTRATEUR ADJOINT</b> .....	5
<b>1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS</b> .....	8
1.1. Préparation à évaluer et payer les réclamations .....	8
1.1.1. Suivi des accidents .....	8
1.1.2. État de préparation.....	11
1.1.3. Défis et possibilités .....	14
1.2. Gestion du bureau et contrôles .....	18
1.3. Rapports, transparence et communications .....	20
<b>2. RAPPORT FINANCIER</b> .....	24



# LANCEMENT D'INDEMNISATION NAVIRE ET RAIL CANADA

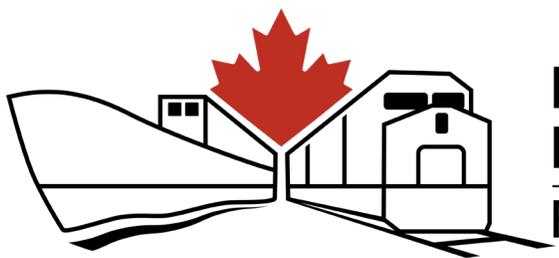
---

Nous sommes heureux de présenter la nouvelle identité de marque du Fonds Rail, dont le but est de mieux faire connaître et reconnaître le Fonds. Afin de mieux servir la population canadienne, nous avons changé de nom et uni nos forces à celles du Fonds Navire.

Indemnisation Navire et Rail Canada est le nouveau centre d'indemnisation canadien destiné aux personnes touchées par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires ou de bateaux ou par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

La méconnaissance actuelle à propos du Fonds Rail est un obstacle à l'accès à la justice. Grâce à notre nouvelle marque que le public pourra facilement reconnaître, comprendre et retenir, nous nous attendons à des améliorations considérables.

Dans le cadre de ce processus de transformation, nous allons aussi lancer en 2024 un nouveau site Web conçu pour une meilleure accessibilité.



**Indemnisation  
Navire et Rail Canada**  

---

**Fonds Rail**

# À PROPOS DU FONDS RAIL

---

Le Fonds Rail indemnise toute personne touchée par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

Les Canadiens et Canadiennes peuvent obtenir du Fonds Rail une indemnisation pour les dommages qui excèdent la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident. Le montant d'assurance qu'elle doit posséder est basé sur le risque, le type et le volume de pétrole brut qu'elle transporte. Le montant requis varie de 100 millions à 1 milliard de dollars.

La compagnie de chemin de fer est la première à payer. Elle est responsable des dommages et des pertes causés par un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut. Il n'est pas nécessaire de prouver la faute ou la négligence de la compagnie. Si plusieurs compagnies sont responsables, elles doivent toutes payer. C'est le principe du pollueur-payeur.

Notre rôle est défini dans la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi). Le Fonds Rail, également connu sous le nom légal de Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, est un compte à fins déterminées des comptes du Canada.

Nous percevons des contributions auprès des expéditeurs de pétrole brut. Les compagnies de chemin de fer doivent verser ce montant, appelé contribution, pour chaque tonne de pétrole brut qu'elles transportent. La contribution est perçue seulement auprès de la première compagnie qui transporte une tonne de pétrole brut par chemin de fer.

En cas de catastrophe, il n'y a pas de limite au montant que nous pouvons payer aux demandeurs. En cas d'épuisement du Fonds Rail, le ministre des Finances peut fournir des sommes additionnelles provenant du Trésor du Canada.



Ce rapport annuel porte sur l'exercice financier allant du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024.

Ceci est le 8<sup>e</sup> rapport annuel sur nos activités.



Dans le reste du rapport, le terme « accident » signifie :

- ▶ Un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut.

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

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

Par « transition des réclamations », nous entendons :

- ▶ Le moment où, suite à un accident, la compagnie de chemin de fer a payé les réclamations jusqu'à sa limite de responsabilité et où nous allons désormais gérer le reste des réclamations.

Par « pétrole brut », nous entendons :

- ▶ Un produit pétrolier non raffiné, tel que défini à l'article 87 de la Loi.

# AVANT-PROPOS DE L'ADMINISTRATEUR SORTANT

---

Bienvenue au nouveau centre d'indemnisation canadien destiné aux personnes touchées par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires et de bateaux ou par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

Lorsque mon mandat de cinq ans en tant qu'administrateur adjoint du Fonds Rail et du Fonds Navire a pris fin en avril 2023, j'ai annoncé ma décision de ne pas demander un autre mandat, après plus de quarante ans de service dévoué dans le secteur public.

Depuis avril 2023, j'ai accepté de servir en tant qu'administrateur des deux Fonds pendant un an, et dans l'attente de la nomination d'un nouvel administrateur ou d'une nouvelle administratrice. Ma première tâche a été de continuer de faire avancer et d'élargir le plan d'action mis en place par mon prédécesseur, Anne Legars, qui a exercé les fonctions d'administratrice avec distinction pendant sept ans.

J'ai pu poursuivre mon mandat grâce au rôle essentiel de nos deux nouveaux administrateurs adjoints, au professionnalisme de notre personnel, et aux contributions de notre réseau de consultants et de partenaires.

Je suis heureux d'annoncer qu'en 2023-2024, nous avons activement mené plusieurs initiatives de notre plan d'action. Bien au-delà de mes attentes, l'équipe du Fonds Rail a fait de grands progrès vers la réalisation de plusieurs objectifs clés. Nous avons maintenant conclu plusieurs ententes avec des grandes compagnies de chemin de fer au Canada, afin de parvenir à une transition efficace lorsque les réclamations passent d'une compagnie de chemin de fer vers nous. Toute personne touchée par un accident ferroviaire sera ainsi assurée d'avoir accès à un processus d'indemnisation harmonieux et efficace.

Cette année, nous avons également progressé dans la réalisation d'objectifs clés communs aux deux Fonds. Afin de réaliser nos objectifs d'accès à la justice, nous avons donné un nouveau nom aux Fonds : Indemnisation Navire et Rail Canada. En 2024, nous lancerons un nouveau site Web. Ces mesures joueront un rôle déterminant dans nos futurs efforts d'engagement.

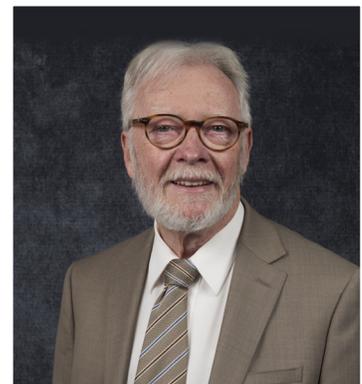
Je remercie chaleureusement Dan Di Tota, l'ancien directeur du Fonds Rail qui a récemment pris sa retraite, et je souhaite beaucoup de succès à notre nouvelle directrice, Chantal Guénette.

Enfin, j'adresse mes vœux les plus sincères à l'administrateur ou l'administratrice qui me succédera et je lui souhaite d'avoir un mandat aussi agréable et enrichissant que le mien le fut à Indemnisation Navire et Rail Canada.

Avec mes sincères et chaleureuses salutations,



Mark A.M. Gauthier  
Administrateur sortant



# MESSAGE DU NOUVEL ADMINISTRATEUR ADJOINT

Je suis honoré d'avoir été nommé administrateur adjoint du Fonds Rail. J'ai consacré une grande partie de ma carrière à servir le public et je suis heureux de l'occasion qui m'a été donnée de travailler avec une formidable équipe dans mon nouveau rôle. La commémoration du 10<sup>e</sup> anniversaire de la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic, peu de temps après mon arrivée au Fonds Rail, a été pour moi une leçon d'humilité qui me guidera dans mon leadership tout au long de mon mandat.

Cette année, nous avons fait de grands progrès dans l'amélioration de notre état de préparation. Nous avons réussi à signer cinq protocoles d'entente avec des compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut. Nous avons aussi tenu plusieurs exercices de simulation pour évaluer notre état de préparation. Notre objectif est de collaborer avec nos partenaires de l'industrie et de la communauté, afin d'assurer que les victimes sont indemnisées rapidement au moment où elles en ont besoin.

Au cours de l'année à venir, nous allons redoubler nos efforts en nous appuyant sur

les progrès que nous avons accomplis jusqu'à présent. Tout au long de 2024-2025, notre équipe va voyager à travers le Canada pour former de nouveaux liens stratégiques avec nos partenaires du gouvernement, de l'industrie et des communautés autochtones. Notre but est d'écouter, d'apprendre et de faire connaître le mandat du Fonds Rail.

Je remercie notre administrateur, Mark A.M. Gauthier, pour sa vision, son leadership et son dévouement au succès du Fonds Rail. Même si son départ imminent aura un impact sur nous tous, il a contribué à établir une culture de réussite qui nous servira pour les années à venir !

Avec mes meilleures salutations,



Steve D. Anderson  
Administrateur adjoint  
du Fonds Rail



L'équipe du Fonds Rail était parmi les participants lors de la formation Opérations ferroviaires en direct 2024 offerte par l'Association des chemins de fer du Canada



# VUE D'ENSEMBLE DE 2023-2024

Nous n'avons reçu aucune réclamation, car il n'y a eu aucun accident ferroviaire ayant entraîné l'activation du Fonds Rail. Cependant, nous continuons à faire le suivi de six accidents survenus dans le passé, au cas où ils pourraient avoir des conséquences qui nécessiteraient une indemnisation (voir la carte à la page 9).

Nous avons continué de faire des progrès constants pour améliorer notre état de préparation, ce qui inclut :



## L'accueil et l'intégration de notre nouvel administrateur adjoint, Steve D. Anderson, qui a été nommé spécifiquement au Fonds Rail

Nous avons aussi accueilli Chantal Guénette comme nouvelle directrice du Fonds Rail, à la suite du départ à la retraite de Dan Di Tota.



## La sélection d'un nouveau nom et une nouvelle marque : Indemnisation Navire et Rail Canada

Cette nouvelle marque distinctive et reconnaissable va jouer un rôle important dans la création de nouvelles campagnes de sensibilisation. Nous préparons aussi le lancement d'un nouveau site Web en 2024.



## L'avancement d'importants objectifs de notre plan d'action, par exemple :

### ► La signature de cinq (5) ententes sur la transition des réclamations avec des compagnies de chemin de fer et une association

Ces protocoles d'entente assureront un processus d'indemnisation fluide et efficace pour les personnes touchées par un grave accident. Nous avons maintenant conclu des ententes avec :

- VIA Rail Canada
- CSX
- CN
- CPKC
- L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) pour certains chemins de fer d'intérêt local

Nous projetons de conclure des ententes semblables avec d'autres compagnies.



### L'organisation de trois (3) exercices de simulation pour évaluer notre état de préparation avec :

- ▶ CN
- ▶ CPKC
- ▶ Charles Taylor Adjusting (un exercice de préparation interne avec l'aide de notre entreprise d'évaluation des réclamations)



### L'amélioration de notre état de préparation juridique en effectuant des recherches juridiques et en matière de politiques



### La confirmation que nous percevons les bons montants de contribution pour le transport de pétrole brut par chemin de fer

Nous avons travaillé avec des organismes de réglementation fédéraux pour tenter d'obtenir un portrait complet.



### Le renforcement de nos partenariats avec le secteur ferroviaire et les demandeurs potentiels

Par exemple :

- ▶ Nous avons participé à des conférences et des séances de formation sur la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses.
- ▶ Nous avons acquis une meilleure compréhension des perspectives et des défis en matière d'indemnisation auxquels ont été confrontées les victimes de la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic, afin d'améliorer nos processus.
- ▶ Nous avons organisé notre premier colloque avec des ministères de la province de la Colombie-Britannique.
- ▶ Nous cherchons à améliorer notre engagement auprès des peuples autochtones et notre sensibilité à leur culture.

En 2023-2024, la contribution a été fixée à 1,99 \$ la tonne. Nous avons perçu 3,45 millions de dollars en contributions, ce qui représente 1,73 million de tonnes de pétrole brut.

Au 31 mars 2024, le Fonds Rail avait un solde de plus de 107 millions de dollars.

# 1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

Ce rapport sur les activités est structuré selon les principaux éléments de notre mandat tel que prévu par la Loi :

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

## 1.1. PRÉPARATION À ÉVALUER ET PAYER LES RÉCLAMATIONS



Notre mandat consiste principalement à évaluer, examiner et payer les réclamations, lorsque les dommages excèdent la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident.

### 1.1.1. SUIVI DES ACCIDENTS

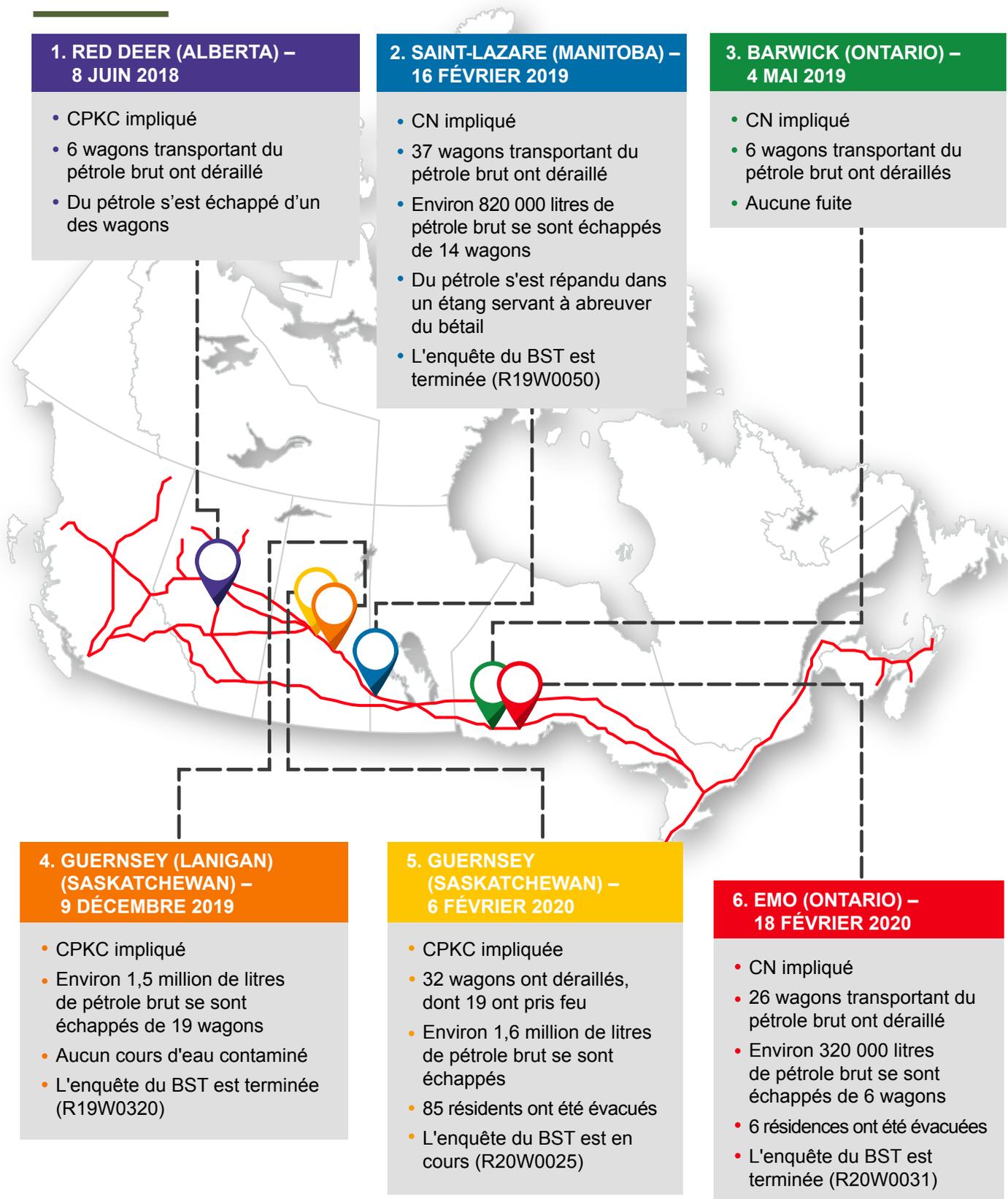
Nous faisons des suivis à la suite d'accidents ferroviaires impliquant du pétrole brut en analysant les avis d'incidents reçus du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).

En 2023-2024, nous n'avons pas ajouté d'accident à la liste d'accidents que nous suivons.

Nos dossiers de suivi demeurent ouverts pendant six ans pour les raisons suivantes :

- ▶ Lorsqu'une poursuite est commencée contre une compagnie de chemin de fer, l'administrateur devient partie à la poursuite en vertu de la Loi.
  - Cela n'est jamais arrivé depuis la création du Fonds Rail.
- ▶ Étant donné que la compagnie de chemin de fer responsable d'un accident est la première à payer, nous tenons des dossiers afin de rediriger les demandeurs potentiels vers le service des réclamations de cette compagnie.

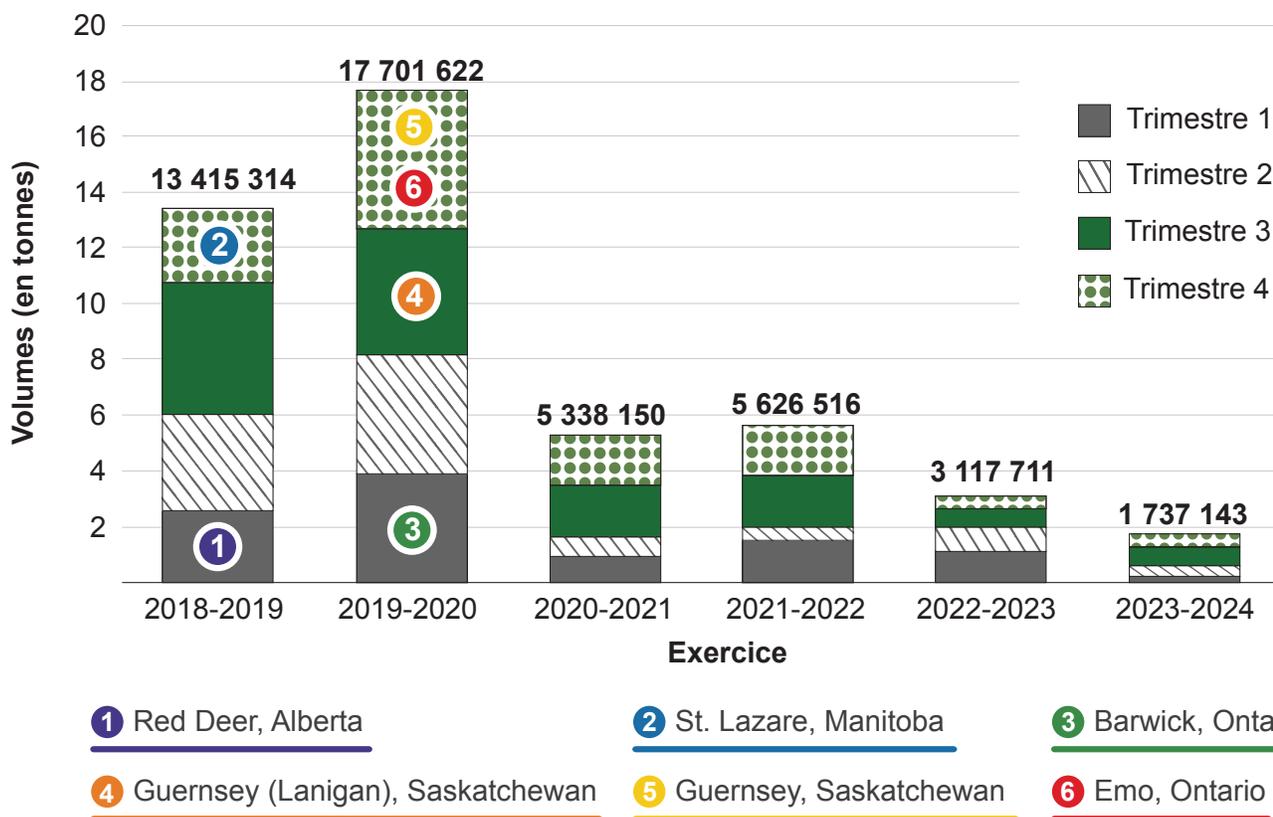
# CARTE DES ACCIDENTS SUIVIS EN 2023-2024



Les sommaires des accidents se trouvent sur notre site Web.

Le graphique ci-dessous montre les volumes de pétrole brut transporté par chemin de fer au Canada et pour lesquels nous avons perçu une contribution. Les chiffres au-dessus des colonnes inclus dans le graphique indiquent les accidents sur lesquels nous effectuons des suivis actuellement.

**Graphique 1 : Volumes de pétrole brut transporté par chemin de fer (en tonnes) par trimestre depuis 2018**



**Sondage rempli par les compagnies de chemin de fer avant tout accident**

En 2023, nous avons mené notre sondage annuel volontaire qui nous permet de mettre à jour l'information pertinente sur les compagnies de chemin de fer, y compris :

- ▶ leur capacité actuelle ou prévue de transport de pétrole brut;
- ▶ leurs principales personnes-ressources.

Cette année, 16 des 25 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont répondu au sondage, comparativement à 18 l'année dernière. Afin d'améliorer le taux de réponse, nous cherchons activement à collaborer avec des organismes fédéraux qui recueillent des données semblables. Notre objectif est de créer un mécanisme simplifié de partage de données avec ces organismes. Cet effort de collaboration offre la possibilité de réduire les obstacles bureaucratiques que rencontre l'industrie et de nous donner un meilleur accès à d'importantes données.



## Tirer les leçons des accidents ferroviaires, quel que soit l'endroit où ils ont lieu

Nous avons étudié différents accidents ferroviaires qui ont eu lieu au Canada et à l'étranger. Cela comprend le déraillement survenu en février 2023 à East Palestine, en Ohio. Bien que cet accident n'ait pas impliqué de pétrole brut, il nous a permis de recueillir de l'information essentielle sur les délais d'intervention, les relations publiques, les questions d'indemnisation et la responsabilité gouvernementale. Nous en avons tiré de précieuses leçons afin d'améliorer continuellement nos processus.

### 1.1.2. ÉTAT DE PRÉPARATION

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

Cette année, nous avons franchi d'importantes étapes concernant les éléments suivants de notre état de préparation.



Photo aérienne du site de déraillement à East Palestine, Ohio, provenant du National Transportation Safety Board (NTSB)

## Nouveau leadership

Au cours des dernières années, nous avons recommandé que le Fonds Rail ait son propre administrateur adjoint, au lieu d'avoir un seul administrateur adjoint qui partage son temps entre le Fonds Rail et le Fonds Navire. Pour nous assurer d'être bien préparés à répondre à un volume élevé de réclamations, il fallait élargir notre équipe de direction. En avril 2023, nos efforts ont porté fruit. Steve D. Anderson a été nommé administrateur adjoint du Fonds Rail. Depuis son arrivée, Steve a utilisé son expérience en droit et en politiques publiques pour nous aider à faire avancer notre mandat.

Nous avons aussi mené un processus de recrutement pour trouver un successeur à notre directeur, Dan Di Tota, qui a pris sa retraite. Par son dévouement, sa vision et son éthique de travail inébranlable, Dan a laissé une empreinte profonde sur notre équipe. Nous attendons avec intérêt d'intégrer à l'équipe notre nouvelle directrice, Chantal Guénette, qui s'est jointe au Fonds Rail à la fin de mars 2024.



Chantal Guénette,  
nouvelle directrice du Fonds Rail



## Signature d'ententes avec les compagnies de chemin de fer sur la transition des réclamations

Nous avons signé cinq (5) protocoles d'entente avec des compagnies de chemin de fer et une association : VIA Rail Canada, CSX, CN, CPKC, ainsi que l'Association des chemins de fer du Canada au nom de certains chemins de fer d'intérêt local. Ensemble, ils représentent les principales compagnies fédérales qui transportent du pétrole brut au Canada.

Ces ententes sont les premières du genre conclues par le Fonds Rail. Elles représentent un grand pas en avant dans notre préparation à remplir notre mandat et servir le public canadien. Elles établissent un protocole pour la transition des réclamations entre la compagnie de chemin de fer responsable d'un accident et notre équipe. Nous nous efforçons de rendre la transition aussi fluide que possible, afin que les demandeurs puissent être indemnisés de manière équitable et rapide.

Nous poursuivons activement nos efforts pour conclure des protocoles d'entente avec d'autres compagnies de chemin de fer.



Des membres de l'équipe du Fonds Rail en visite au siège du CN à Montréal pour y tenir un exercice de simulation



## Mise en pratique de nos protocoles d'activation

Nous avons commencé à effectuer des exercices de simulation avec les compagnies de chemin de fer avec lesquelles nous avons une entente. Nous avons mené deux exercices séparés, l'un avec CN et l'autre avec CPKC. Ces exercices ont permis à notre équipe de faire face à des situations simulées semblables à des événements réels. Nous avons fait l'essai des protocoles décrits dans les ententes et nous avons amélioré notre état de préparation en collaborant avec les compagnies de chemin de fer. Les deux exercices ont été un succès et nous ont permis d'explorer d'autres possibilités de collaboration.

Nous avons aussi mené un exercice de préparation interne avec notre entreprise d'évaluation des réclamations, Charles Taylor Adjusting, afin de valider notre état de préparation. Nous avons évalué nos protocoles d'activation en examinant les éléments suivants :

- ▶ la communication avec les demandeurs et le public;
- ▶ la collecte d'information à la suite d'un accident; et
- ▶ le transfert d'information sur les réclamations entre la compagnie de chemin de fer responsable de l'accident et notre équipe en vertu de la Loi.

Nous avons relevé les aspects à améliorer, afin de renforcer notre état de préparation. Nous allons tenir d'autres exercices dans le futur.



## Préparation juridique : un aspect clé de notre mandat

Cette année, nous avons fait des recherches sur les sujets suivants :

- ▶ les conséquences sur le Fonds Rail d'une action collective intentée contre une compagnie de chemin de fer à la suite d'un accident;
- ▶ l'impact des documents confidentiels sur la transition des réclamations entre une compagnie de chemin de fer et le Fonds Rail à la suite d'un accident;
- ▶ le type d'indemnisation offert aux organismes non gouvernementaux qui interviennent en réponse à des accidents ferroviaires; et
- ▶ la collecte d'information sur le DRUbit<sup>MC</sup>, un produit pétrolier, avec l'aide de nos partenaires du gouvernement et de l'industrie. Nous voulons mieux comprendre l'impact de ce produit sur la contribution que nous percevons pour le transport de pétrole brut tels que défini dans la Loi.

Nous continuons aussi à suivre l'appel en instance de la décision de la Cour supérieure du Québec dans l'action collective intentée contre CPKC à la suite du déraillement survenu à Lac-Mégantic en 2013.



Notre préparation juridique comprend :

- ▶ des recherches juridiques et l'interprétation de la Loi;
- ▶ la création et la tenue d'une bibliothèque de droit;
- ▶ des recherches sur des déraillements passés pour saisir les questions juridiques qui seraient pertinentes à la suite d'un accident couvert par notre régime; et
- ▶ l'établissement de liens avec la communauté juridique, y compris l'Association canadienne des avocats en transport et l'Association du Barreau canadien.

### 1.1.3. DÉFIS ET POSSIBILITÉS

En 2023-2024, dans le cadre de nos efforts soutenus pour réaliser notre plan d'action, nous avons fait face à des défis et nous avons recherché de nouvelles possibilités et solutions. Un aperçu est donné dans les paragraphes qui suivent.



#### **S'assurer que nous percevons toutes les contributions sur le transport de pétrole brut par chemin de fer**

Nous avons travaillé avec Transports Canada (TC) afin d'établir une attestation officielle qui certifie que les contributions perçues auprès des compagnies ferroviaires pour le transport de pétrole brut sont justes et vérifiées. Cette attestation nous sera fournie chaque année. Cette vérification est un processus important pour maintenir l'intégrité du principe du pollueur-payeur. La première attestation nous sera fournie par TC en 2024.



#### **Mieux sensibiliser les communautés situées près des chemins de fer**

En raison de la pandémie de COVID-19, nous avons eu de grandes difficultés à remplir la partie de notre mandat qui consiste à mieux sensibiliser les communautés à proximité des chemins de fer. Lorsque les restrictions de voyage ont été levées, nous avons vite repris nos activités d'engagement et renoué des liens avec nos partenaires. Nous sommes

maintenant mieux placés pour remplir notre mandat efficacement grâce à :

- ▶ notre participation à de nombreuses conférences,
- ▶ nos présentations à travers le pays,
- ▶ la signature de protocoles d'entente avec plusieurs compagnies de chemin de fer en 2023, et
- ▶ la tenue d'exercices de simulation dès le début de 2024.

Nous sommes aussi enthousiastes à l'idée d'établir de solides relations avec les communautés autochtones qui pourraient être touchées par un accident ferroviaire. Bien que nous ayons hâte de nous engager auprès de ces communautés, nous reconnaissons l'importance de les écouter d'abord et de connaître l'histoire des Autochtones au Canada. En 2024, nous avons suivi une formation sur l'humilité culturelle, démontrant ainsi notre engagement envers la vérité et la réconciliation et notre volonté d'assurer un accès équitable à la justice. Cette première séance de formation n'est qu'un début. Nous sommes déterminés à donner à notre personnel une formation permanente, afin d'assurer notre engagement continu envers les communautés autochtones.

En fin de compte, tous les Canadiens et Canadiennes devraient avoir l'assurance de pouvoir compter sur nous en cas de besoin.

#### **Promouvoir l'accès à la justice par un engagement actif**

Nous croyons que l'engagement de nos partenaires et intervenants est le meilleur moyen de s'assurer que les demandeurs obtiennent accès à la justice. Nous avons poursuivi nos efforts pour maintenir nos partenaires clés engagés et pour joindre de nouveaux intervenants.

Voici quelques exemples de nos activités de communication :

► **Collaboration avec les provinces, les gouvernements locaux et les élus et élues**

Nous avons organisé notre premier colloque destiné à des représentants provinciaux. L'événement a été un succès, et plusieurs ministères du gouvernement de la Colombie-Britannique y ont participé activement, y compris les suivants :

- Gestion des urgences
- Santé
- Relations avec les Autochtones et Réconciliation
- Finances
- Environnement et Stratégie sur le changement climatique.

De nombreux participants ignoraient l'existence du Fonds Rail et ils étaient curieux de connaître les critères d'admissibilité.

Ce colloque a montré l'importance d'établir des relations avec divers ministères provinciaux à travers le Canada. En 2024-2025, nous allons rencontrer des représentants provinciaux de l'Alberta et du Manitoba.

► **Participation en tant qu'exposant à trois salons professionnels nationaux et provinciaux achalandés**

Au cours de ces événements, nous avons rencontré des centaines d'élus municipaux, de directeurs généraux, de gestionnaires



Photo de Derek Pace, l'un de nos conseillers juridiques, lors de la conférence 2023 de l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM)

municipaux et de membres du personnel. Nous avons pu présenter nos initiatives et cultiver des liens significatifs. C'est l'un des moyens les plus efficaces pour créer des réseaux avec le plus grand nombre de leaders locaux.

Ces événements nous ont aussi permis de rencontrer d'autres organisations telles que l'Association des chefs de services d'incendie de la Colombie-Britannique. Celle-ci était intéressée de savoir que les répondants ont droit à une indemnisation de notre part à la suite d'un accident. En 2024-2025, nous allons poursuivre nos activités d'engagement auprès des premiers répondants et du personnel de la sécurité publique.

► **Commémoration du 10<sup>e</sup> anniversaire de l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic en juillet 2023**

Nous examinons l'impact continu de cet accident sur la communauté. L'anniversaire nous a rappelé les conséquences à long terme des dommages, des pertes, et des coûts de reconstruction. Il a aussi motivé grandement notre équipe à établir un processus d'indemnisation qui apporte un soutien efficace aux gens lorsqu'ils en ont le plus besoin.

En 2024, nous avons rencontré Luc Berthold, le député de Mégantic–L'Érable, afin de discuter de notre stratégie en lien avec notre état de préparation. En 2024-2025, nous allons examiner les possibilités de rencontrer d'autres dirigeants de Lac-Mégantic.

Nous continuons aussi de nous informer sur cet accident en examinant des documentaires, des procédures judiciaires, des livres et d'autres publications.



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

► **Renforcement de nos liens avec l'industrie ferroviaire**

En 2023, nous avons assisté au premier Symposium ferroviaire tenu à Montréal. Nous avons discuté avec de nombreux leaders de l'industrie sur les enjeux de la sécurité ferroviaire et du transport de marchandises dangereuses. Nous remercions l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et l'Association québécoise des transports (AQTr) d'avoir facilité ces possibilités d'échange et de réseautage. Nous avons également été invités à assister à la cérémonie annuelle de remise des prix d'excellence en sécurité de l'ACFC.



Notre administrateur adjoint, Steve Anderson avec Marc Brazeau, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada

Notre équipe a aussi suivi une formation à la gare Walkley du CN à Ottawa. Cela nous a permis d'acquérir de précieuses connaissances sur les opérations ferroviaires et les mesures de sécurité, en particulier sur la manutention du pétrole brut.

► **Amélioration de notre engagement auprès des communautés autochtones et de notre sensibilité culturelle**

Nous avons pris des mesures pour améliorer nos efforts d'engagement avec les communautés autochtones, notamment parce que nous prévoyons des campagnes de sensibilisation à travers le Canada. Nous avons participé à un exercice de formation sur l'humilité culturelle organisé par les Centres d'amitié autochtones de la Saskatchewan. Cette formation a grandement aidé notre équipe à comprendre comment tisser des liens avec des peuples autochtones de manière respectueuse et efficace.

Nous examinons aussi l'impact sur notre mandat des appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation et de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA).

En 2024-2025, nous sommes déterminés à élargir notre engagement auprès des communautés autochtones. Nous allons aussi chercher des possibilités de formation pour développer davantage notre sensibilité culturelle.

► **Promouvoir la diversité et l'inclusion dans l'industrie ferroviaire**

Nous avons réaffirmé notre dévouement à cette initiative en participant à la conférence sur les femmes dans le secteur ferroviaire chaque année depuis 2021. C'est une occasion d'entendre des leaders de l'industrie partager leurs idées en matière d'inclusion et célébrer les contributions des femmes dans cette industrie.

Durant le Symposium ferroviaire de 2023, notre administrateur adjoint a aussi été ravi d'apprendre et de contribuer aux importantes discussions en lien avec les expériences des femmes dans ce secteur. Par notre participation active à de tels événements, nous nous efforçons de créer un milieu de travail plus inclusif et équitable. Nous sommes déterminés à promouvoir la diversité et l'égalité des genres en reconnaissant le rôle précieux que jouent les femmes pour façonner l'avenir de l'industrie.



Sur la photo : Rosemarie Engele, contrôleur principal de la circulation ferroviaire Chef à CN, Vanessa Knapton, vice-présidente principale, Ventes Services extérieurs chez Cathcart Rail, Steve Anderson, administrateur adjoint du Fonds Rail, Michele Malski, fondatrice et présidente, Planification de la succession pour les chemins de fer investissant dans la LLC de nouvelle génération (SPRING) et directrice générale de la League of Railway Women

## 1.2. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES

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

- ▶ Un exercice de gestion de l'information (GI) et de visualisation de données. Nous avons créé un plan de deux ans pour rendre l'organisation entièrement numérique. Cela nous permettra, par exemple, d'automatiser les processus administratifs et les autorisations à l'aide des fonctionnalités de Microsoft 365.
- ▶ Des améliorations aux technologies de l'information (TI) pour les réunions, la collaboration de l'équipe et pour la sécurité du bureau, y compris un programme de formation sur la sécurité offert au personnel.

Nous continuons de maintenir et de moderniser les services de ressources humaines (RH) des deux Fonds. Voici quelques exemples des activités menées en 2023-2024 :

- ▶ Une entreprise spécialisée en services de RH a été engagée pour offrir des conseils et un soutien en gestion professionnelle des RH.
- ▶ Un processus de recrutement d'un ou d'une directrice a été lancé et mené à bien pour remplacer le directeur du Fonds Rail qui a pris sa retraite en décembre 2023.
- ▶ Les niveaux de dotation de nos effectifs ont été établis à environ 22 employé(e)s pour les deux Fonds, y compris quatre (4) employé(e)s dédiés au Fonds Rail. Nous avons aussi des étudiant(e)s à temps plein et à temps partiel.
- ▶ De nouveaux systèmes d'information sur les RH ont été mis en place pour gérer les dossiers du personnel, faciliter les mesures de dotation, produire des rapports et améliorer la gestion du rendement.

Ces initiatives aident à établir un modèle de prestation de services de RH pour mieux soutenir les activités d'Indemnisation Navire et Rail Canada.

### **Succès continu du Programme pour étudiant(e)s du Fonds Rail**

Cette année, nous avons embauché quatre étudiant(e)s qui ont travaillé dans les domaines du droit, des politiques et des communications et qui ont accompli les tâches suivantes :

- ▶ Réaliser des recherches sur :
  - le transport de pétrole brut par des compagnies de chemin de fer d'intérêt local;
  - les accidents impliquant du pétrole brut; et

- le pouvoir que possède l'administrateur de mener des enquêtes en vertu de la *Loi sur les enquêtes*.

- ▶ Préparer des publications, comme des articles dans les médias sociaux et des infolettres; et
- ▶ Aider à préparer des rencontres avec des partenaires et participer à ces rencontres.

Nous apprécions grandement le travail et le dévouement de nos étudiant(e)s. Nous allons continuer de chercher à en recruter davantage.



### 1.3. RAPPORTS, TRANSPARENCE ET COMMUNICATIONS

En vertu de la Loi, l'administrateur doit présenter au ministre des Transports un rapport annuel de ses activités de l'année, y compris les aspects financiers. Le rapport financier se trouve à la partie 2 de ce rapport.

Nous avons aussi l'obligation de présenter des rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* (LAI) :

- Cette année, nous avons fourni à un demandeur l'information que nous possédions sur les déraillements survenus à Gogama en 2015. Cette demande d'accès à l'information, reçue en 2022-2023, était la deuxième qui nous a été présentée depuis 2016.

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

Cette année, notre équipe a réussi à maintenir ses niveaux d'engagement. Les résultats atteints ont été semblables à ceux obtenus en 2022-2023. Nous avons mené de nombreuses activités d'engagement en 2023-2024. La liste se trouve ci-dessous.



# ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT DE 2023-2024

## FAITS MARQUANTS :

**28 rencontres avec nos partenaires clés et de nouveaux intervenants, incluant :**

- 11 séances de discussion sur la transition des réclamations avec des compagnies de chemin de fer

**3 kiosques d'exposition à des salons professionnels municipaux et nationaux achalandés**

**2 exercices de simulation avec une compagnie de chemin de fer sur la transition des réclamations**

**1 colloque provincial avec plusieurs ministères de la Colombie-Britannique**

**Participation à 4 conférences nationales et réseautage**

Nous continuons de mener des activités d'engagement conjointement avec le Fonds Navire.

## Légende du type de participant



Compagnies de chemin de fer et associations connexes



Gouvernement fédéral



Gouvernements provinciaux et territoriaux



Communautés juridiques



Gouvernements locaux, municipalités et associations connexes

\* Les rencontres périodiques avec Transports Canada (10) ne sont pas indiquées ci-dessous.

## AVRIL

Rencontre avec CPKC sur la transition des réclamations

## MAI

Rencontre avec le gestionnaire des politiques et de la recherche de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)

Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de :

- ▶ la conférence de 2023 de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)
- ▶ la conférence de 2023 de l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM)

Rencontre avec CPKC sur la transition des réclamations

## JUIN

Participation à la conférence de 2023 sur les femmes dans le secteur ferroviaire organisée par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC)

Rencontres (4) avec des compagnies de chemin de fer et des associations sur la transition des réclamations :

- ▶ BNSF
- ▶ CSX
- ▶ CN
- ▶ L'ACFC

## JUILLET

Rencontre avec CPKC sur la transition des réclamations

## AOÛT

Rencontres (2) avec l'équipe de l'ACFC : l'une sur la transition des réclamations et l'autre sur les communications.

## SEPTEMBRE

Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique

Rencontre avec l'ACFC sur la transition des réclamations

## OCTOBRE

Présentation d'un exposé à des représentants du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique à Victoria

Participation à la conférence de 2023 de l'Association canadienne des avocats en transport (ACAT)

Rencontres (2) avec l'ACFC et CPKC sur la transition des réclamations

Rencontre avec Services publics et Approvisionnement Canada

## NOVEMBRE

Participation au premier Symposium ferroviaire de 2023 organisé par l'ACFC et l'Association québécoise des transports (AQTr)

Rencontre avec l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer (ACFCF)

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

## DÉCEMBRE

Rencontre avec le président de l'ACFC



## JANVIER

Exercice de simulation avec CN



## FÉVRIER

Exercice de simulation avec CPKC



Rencontre avec le député de  
Mégantic-L'Érable



Rencontre avec Services publics et  
Approvisionnement Canada



La Banque  
d'alimentation d'Ottawa

### Notre personnel redonne à la communauté

Cette année, notre personnel a fièrement soutenu la Banque d'alimentation d'Ottawa en donnant généreusement afin de faire une réelle différence dans la vie des gens dans le besoin. Lors de la collecte de fonds du temps des Fêtes, les dons individuels de notre personnel ont dépassé les objectifs établis, tant pour les dons d'argent que pour les dons d'aliments non périssables. Notre personnel a ainsi démontré son dévouement à contribuer positivement au bien-être de la communauté.



## 2. RAPPORT FINANCIER

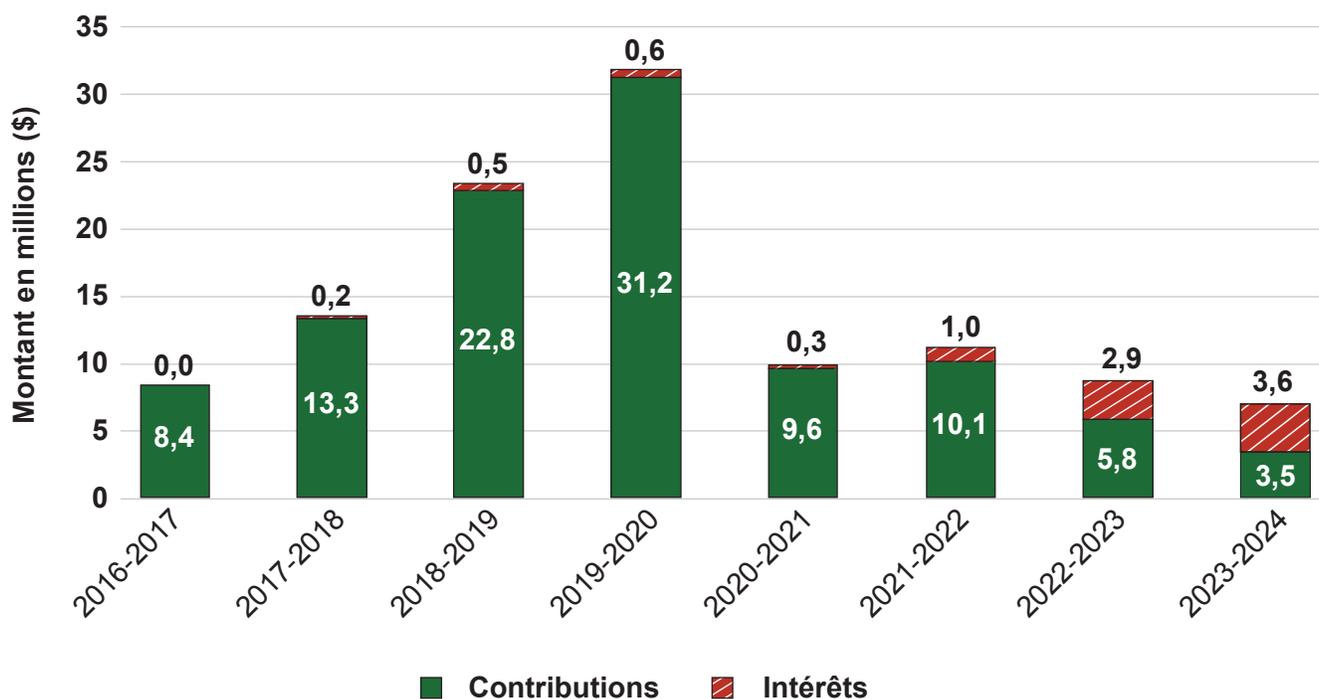
En 2023-2024, nous avons perçu 3 456 915 \$ en contributions (comparativement à 5 798 944 \$ en 2022-2023). De plus, des intérêts de 3 594 949 \$ ont été portés au crédit du Fonds en 2023-2024 (comparativement à 2 867 865 \$ en 2022-2023).

Nos revenus ont diminué de 1 614 945 \$ en 2023-2024 comparativement à l'exercice financier précédent :

- Une baisse de 44 % du volume de pétrole brut transporté par chemin de fer a été compensée par une hausse de 4 % de la contribution en 2023. La contribution a augmenté de 0,08 \$ pour atteindre 2,07 \$ la tonne.

Nos revenus d'intérêts ont augmenté de 727 084 \$ en 2023-2024. Cela s'explique en grande partie par une hausse des taux d'intérêt moyens, qui ont atteint 3,64 % (allant de 2,98 % à 4,33 %) en 2023-2024 (comparativement à 3,10 % en 2022-2023).

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



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

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

Nos dépenses de fonctionnement se sont élevées à 1 434 562 \$ en 2023-2024 (comparativement à 1 108 193 \$ l'année précédente). Elles comprennent les honoraires de 111 423 \$ payés à l'administrateur et l'administrateur adjoint (comparativement à 66 242 \$ en 2022-2023).

Nos dépenses de fonctionnement ont augmenté de 326 369 \$ pour les raisons suivantes :

- ▶ Une hausse de 205 178 \$ des frais de services administratifs, des salaires et des frais de bureau;
- ▶ Une hausse de 50 990 \$ des frais de consultation pour les services juridiques et les services consultatifs professionnels;
- ▶ Une hausse nette de 70 201 \$ des autres dépenses de fonctionnement.

La portion des frais d'administration communs que nous partageons avec le Fonds Navire s'est élevée en moyenne à 41 % en 2023-2024, comparativement à 33 % en 2022-2023, en raison de changements apportés à la répartition des frais communs.

À la fin de l'exercice financier, le Fonds avait un excédent accumulé de 107 222 603 \$ (comparativement à 101 605 301 \$ au 31 mars 2023).

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

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2024

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

TABLE DES MATIÈRES

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

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

### *Opinion*

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2024, 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 2024, 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 8, les états financiers ne contiennent aucune donnée budgétaire, bien que cette information soit requise selon les normes comptables pour le secteur public. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

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

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

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

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

**Marcil Lavallée**

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

**Marcil-Lavallee.ca**  
Comptables professionnels agréés  
Chartered Professional Accountants

 **MOORE**  
Un membre indépendant de  
Moore North America, Inc.  
An independent member  
of Moore North America, Inc.

### *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.

*Marcil Lavallée*

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)  
Le 29 mai 2024

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

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2024

3

	2024	2023
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	106 361 992 \$	100 682 096 \$
Débiteurs	865 211	849 979
Intérêts courus à recevoir	295 832	243 516
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>107 523 035</b>	<b>101 775 591</b>
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et frais courus	7 511	9 965
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	305 476	202 872
	<b>312 987</b>	<b>212 837</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>107 210 048</b>	<b>101 562 754</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations (note 4)	12 555	42 547
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>107 222 603 \$</b>	<b>101 605 301 \$</b>

L'état des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté, car la Caisse ne détient aucun instrument financier évalué à la juste valeur ou découlant d'une opération en devises pour lequel aucun choix n'a été effectué en vertu du paragraphe .19A du chapitre SP 2601 - *Conversion des devises*.

ORIGINAL SIGNÉ PAR :

 , administrateur

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

ÉTAT DES RÉSULTATS  
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2024

4

	2024	2023
<b>PRODUITS</b>		
Levée de contribution	3 456 915 \$	5 798 944 \$
Intérêts	3 594 949	2 867 865
	<b>7 051 864</b>	8 666 809
<b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT</b>		
Services administratifs, salaires et frais de bureau	1 016 030	810 852
Frais de consultation	171 656	120 666
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	111 423	66 242
Loyer	61 136	61 934
Déplacements	33 307	8 620
Frais d'audit	11 018	9 887
Amortissement des immobilisations	29 992	29 992
	<b>1 434 562</b>	1 108 193
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>	<b>5 617 302</b>	7 558 616
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>101 605 301</b>	94 046 685
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>107 222 603 \$</b>	101 605 301 \$

# 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 2024

5

	2024	2023
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>	<b>5 617 302 \$</b>	<b>7 558 616 \$</b>
Acquisition d'immobilisations	-	(21 992)
Amortissement des immobilisations	<b>29 992</b>	29 992
	<b>29 992</b>	8 000
<b>AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>5 647 294</b>	<b>7 566 616</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>101 562 754</b>	<b>93 996 138</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>107 210 048 \$</b>	<b>101 562 754 \$</b>

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE  
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2024

6

	2024	2023
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent des produits sur les charges	5 617 302 \$	7 558 616 \$
<b>Ajustement pour :</b>		
Amortissement des immobilisations	29 992	29 992
	<b>5 647 294</b>	<b>7 588 608</b>
<b>Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :</b>		
Débiteurs	(15 232)	696 637
Intérêts courus à recevoir	(52 316)	(68 057)
Créditeurs et frais courus	(2 454)	(20 028)
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	102 604	28 260
	<b>32 602</b>	<b>636 812</b>
<b>ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations	-	(21 992)
<b>AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA</b>		
	<b>5 679 896</b>	<b>8 203 428</b>
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>100 682 096</b>	<b>92 478 668</b>
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>106 361 992 \$</b>	<b>100 682 096 \$</b>

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

7

### 1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

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

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

#### Méthode de comptabilité

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

#### Utilisation d'estimation

La présentation d'états financiers requiert que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs et sur les montants comptabilisés au titre des revenus et des charges pour les exercices visés. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. La principale estimation porte sur l'évaluation de la provision pour demandes sous révision lorsque de telles réclamations sont reçues.

#### Constatation des produits

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

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

#### Immobilisations

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

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

#### Instruments financiers

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

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

8

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

#### Instruments financiers (suite)

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

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

#### Coûts de transaction

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

### 3. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse et Transports Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de l'entente signée le 20 avril 2018 entre Transports Canada et le ministère des Finances, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêt ont fluctué entre 2,98 % et 4,33 % (2023 : 2,60 % et 3,54 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2024 était de 3,64 % (2023 : 3,10 %).

### 4. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2024	2023
Équipement informatique	27 134 \$	19 803 \$	7 331 \$	14 662 \$
Mobilier et équipement	10 448	5 224	5 224	6 269
Améliorations locatives	108 083	108 083	-	21 616
	145 665 \$	133 110 \$	12 555 \$	42 547 \$

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

9

### 5. INSTRUMENTS FINANCIERS

#### Risque de taux d'intérêt

L'exposition au risque de taux d'intérêt de la Caisse est attribuable à son solde du compte auprès du Receveur général du Canada portant intérêt à taux variables. Une portion importante des revenus provient des intérêts gagnés sur ce solde de compte.

Les modalités des instruments financiers portant intérêt se retrouvent à la note 3.

La Caisse, à son avis, n'est exposé à aucun risque important touchant les taux d'intérêt.

L'effet sur les actifs financiers d'une augmentation (diminution) de taux d'intérêt égale à 1,00 % au cours de l'exercice aurait réduit (augmenté) d'environ 1 035 220 \$ l'excédent de l'exercice.

### 6. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

#### Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 14 428 \$ à Transport Canada pour des services de comptabilité. Auparavant, les services de comptabilité étaient facturés à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et inclus dans les services administratifs payés par la Caisse.

#### Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a versé une somme totalisant 1 120 268 \$ (2023 : 826 111 \$) 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 :

	2024	2023
Services administratifs, salaires et frais de bureau	1 059 132 \$	764 177 \$
Loyer	61 136	61 934
	1 120 268 \$	826 111 \$

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

10

---

### 7. 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 2024, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 2,07 \$ (2023 : 1,99 \$) 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.

### 8. 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.