

2024 2025

Rapport annuel



Indemnisation
Navire et Rail Canada
Fonds Rail



À propos de la page de couverture : Train de wagons-citernes entrant dans le centre-ville de Calgary (Alberta), photo de J Frenken.

Publié par Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Rail

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

Tél. : 1-866-991-1727

Télec. : (613) 990-5423

www.navire-rail.gc.ca/rail

info@sr-nr.gc.ca

L'honorable Chrystia Freeland, C.P., députée
Ministre des Transports et du Commerce intérieur
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Madame la 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 2025.

Je vous prie d'agréer, Madame la ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

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

Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Administratrice
Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Rail

Table des matières

Message de la nouvelle administratrice	1
Indemnisation Navire et Rail Canada	2
À propos du Fonds Rail	2
1. Rapport sur les activités	6
1.1. État de préparation opérationnelle à l'évaluation et au paiement des réclamations	6
1.1.1. Suivi des accidents	6
1.1.2. État de préparation.....	8
1.1.3. Défis et possibilités	9
1.2. Gestion du bureau et contrôles	13
1.3. Rapports, transparence et communications	13
2. Rapport financier	19



Message de la nouvelle administratrice

C'est un privilège pour moi d'assumer les fonctions de nouvelle dirigeante à Indemnisation Navire et Rail Canada, ainsi qu'administratrice du Fonds Rail et du Fonds Navire. Je suis honorée d'assumer ce rôle important et reconnaissante envers mon prédécesseur, Mark A.M. Gauthier, pour son leadership et son dévouement.

Avec plus de vingt ans d'expérience dans l'industrie du transport, y compris des postes de haute direction à VIA Rail, à l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et à Genesee & Wyoming, je suis enthousiaste à l'idée de mettre à profit mon réseau et mes connaissances pour favoriser une collaboration solide avec le secteur ferroviaire, tous les paliers de gouvernement et les collectivités situées le long des voies ferrées. Le renforcement de ces partenariats sera essentiel pour assurer le bon déroulement du processus de réclamation en cas d'un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut.

Par exemple, en tant que vice-présidente exécutive et avocate générale de l'ACFC, j'ai eu l'opportunité de travailler avec l'équipe du Fonds Rail, faisant ainsi avancer des dossiers clés tels que la transition des réclamations et l'état de préparation. J'ai hâte de poursuivre sur cette lancée.

En tant qu'avocate ayant exercée au sein de divers grands cabinets d'avocats nationaux dans les domaines du droit corporatif, commercial et du transport, je mettrai à profit ma connaissance approfondie du régime canadien de responsabilité et d'indemnisation pour soutenir et renforcer notre mission.



Alors que j'entame ce nouveau chapitre, je suis déterminée à poursuivre nos efforts pour améliorer l'accès à la justice et renforcer notre état de préparation. Il est essentiel que les personnes touchées reçoivent l'indemnisation qu'elles méritent. Notre engagement demeure clair : offrir une indemnisation juste et dans un délai raisonnable tout en allégeant le fardeau des contribuables.

En collaboration avec les membres de notre équipe dévouée, je me réjouis à l'idée de faire progresser notre mandat avec transparence, intégrité et diligence.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Caroline Healey'.

Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Administratrice
Indemnisation Navire et Rail Canada –
Fonds Rail

Indemnisation Navire et Rail Canada

En octobre 2024, nous avons lancé la nouvelle identité d'Indemnisation Navire et Rail Canada. C'est le centre d'indemnisation canadien destiné aux personnes touchées par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires ou de bateaux et par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

Indemnisation Navire et Rail Canada est une organisation fédérale indépendante qui gère deux fonds : le Fonds Rail et le Fonds Navire.

Le nouveau site Web constitue la pierre angulaire de cette initiative. Il est conçu pour être le principal point de contact et d'information pour les demandeurs et les groupes d'intervenants clés : www.navire-rail.gc.ca.

Cela a considérablement amélioré nos efforts d'engagement et de sensibilisation, ce qui est essentiel à notre mission d'indemniser les demandeurs et d'améliorer l'état de préparation aux situations d'urgence.

Indemnisation Navire et Rail Canada est dirigée et gérée par l'administratrice Caroline Healey. Le Fonds Rail est géré par Steve D. Anderson, l'administrateur adjoint, qui se rapporte à Mme Healey.

- Caroline Healey a succédé à Mark A.M. Gauthier le 31 mars 2025. Mark A.M. Gauthier avait occupé le poste d'administrateur depuis avril 2023 et d'administrateur adjoint pendant cinq ans précédemment. Il a quitté ses fonctions afin de profiter d'une retraite bien méritée.



À propos du Fonds Rail

Le Fonds Rail indemnise toute personne touchée par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut. Nous nous inscrivons dans l'approche canadienne du pollueur-payeur en matière d'accidents, ce qui évite aux contribuables d'avoir à en supporter les coûts.

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. L'accident doit impliquer un chemin de fer de compétence fédérale.

Le montant d'assurance prévu à l'annexe IV de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi) est basé sur 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 ferroviaires sont impliquées dans un accident, elles doivent toutes payer des indemnités (article 152.7 de la Loi).

En cas de catastrophe, le Fonds Rail est disponible pour payer toutes les réclamations éligibles restantes. En cas d'épuisement du Fonds Rail, le ministre des Finances peut fournir des sommes additionnelles provenant du Trésor du Canada.

Notre rôle est défini dans la *Loi sur les transports au Canada*. 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.

Les expéditeurs de pétrole brut financent le Fonds Rail au moyen d'une contribution. Cette contribution est imposée sur chaque tonne de pétrole brut expédiée par chemin de fer (articles 155.3, 155.4(1), 113 (2.1) de la Loi). Les compagnies ferroviaires sous réglementation fédérale qui transportent ce pétrole brut reçoivent et transfèrent les contributions au Fonds Rail.

Le présent rapport annuel (le « rapport ») porte sur l'exercice allant du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025.

Ceci est le 9^e rapport annuel sur nos activités.

Dans le reste de ce rapport, sauf indication contraire, les termes ci-dessous sont définis comme suit :

Par « accident », nous entendons :

- 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.

Par « la Loi », nous entendons :

- La *Loi sur les transports au Canada*.

Vue d'ensemble de 2024-2025

Aucun accident n'a activé le Fonds Rail, nous n'acceptons donc pas de réclamations pour le moment. Cependant, nous continuons à faire le suivi de cinq accidents survenus dans le passé, au cas où ils pourraient avoir d'éventuelles répercussions sur le plan de l'indemnisation (voir la carte à la page 7).

Nous avons fait des progrès constants pour améliorer notre état de préparation en avançant ces objectifs clés :

Le lancement d'Indemnisation Navire et Rail Canada et du nouveau site Web

En 2024, Indemnisation Navire et Rail Canada est devenu le nouveau centre d'indemnisation canadien pour des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut et des déversements d'hydrocarbures causés par des navires ou des bateaux. Nous avons lancé notre nouvelle marque et notre nouveau site Web par une conférence de presse. Nous avons aussi organisé une journée portes ouvertes. Nous avons également mis à jour nos documents utilisés dans nos efforts d'engagement et cherché de nouvelles avenues pour accroître notre portée.



L'élaboration de nos orientations stratégiques et de notre plan opérationnel

Nous avons lancé un projet afin de renouveler nos orientations stratégiques et notre plan opérationnel. Notre but est de les harmoniser avec l'orientation globale de l'organisation récemment fusionnée. Nous continuons à nous concentrer sur l'accès à la justice, l'état de préparation à la gestion des réclamations et la réconciliation.



La poursuite de la conclusion d'ententes et de l'établissement de relations avec les compagnies de chemin de fer

Nous avons ajouté BNSF Railway à notre liste des cinq ententes déjà signées avec le secteur ferroviaire. Ces ententes garantissent le fondement d'un processus d'indemnisation fluide et efficace pour toute personne touchée par un accident.



La tenue d'un exercice de simulation interne pour vérifier notre état de préparation

Nous avons réalisé un exercice basé sur un scénario afin d'examiner nos protocoles de gestion des réclamations et des communications.



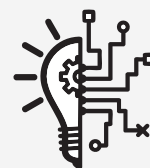
L'état de préparation à la gestion des réclamations

Nous avons collaboré étroitement avec l'entreprise Charles Taylor Adjusting, spécialisée en estimation et gestion de réclamations. Nous avons reçu des conseils stratégiques sur un grand nombre de considérations liées aux réclamations. Nous préparons également un guide de politiques, procédures et de meilleures pratiques afin d'orienter le processus d'évaluation des réclamations.



L'élargissement de nos connaissances des réclamations complexes

Nous avons continué d'échanger avec le secteur de l'assurance et des organismes gouvernementaux afin d'identifier les meilleures pratiques en matière d'évaluation de réclamations complexes.



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

Nous avons mené des recherches juridiques et reçu des avis juridiques sur des questions de réclamations spécialisées et complexes pouvant découler d'un accident.



L'accroissement de notre visibilité par des efforts d'engagement et de communication

Nous avons considérablement augmenté nos efforts d'engagement. Nous avons doublé notre présence à des conférences et webinaires importants, particulièrement en Alberta et au Manitoba. Ces provinces étaient des priorités dans notre plan d'engagement pour l'année 2024-2025. Nous avons lancé plusieurs campagnes de communication sur différentes plateformes afin de sensibiliser nos intervenants principaux, tels que les premiers répondants et les municipalités. Nous avons aussi continué à renforcer nos liens avec de nombreux secteurs, y compris les différents paliers de gouvernement.



En 2024-2025, la contribution a été fixée à 2,07 \$ la tonne. Nous avons perçu 2,94 millions de dollars en contributions, ce qui représente 1,42 millions de tonnes de pétrole brut.

Au 31 mars 2025, le Fonds Rail avait un solde de plus de 111,8 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. ÉTAT DE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE À L'ÉVALUATION ET AU PAIEMENT DES RÉCLAMATIONS

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

1.1.1. SUIVI DES ACCIDENTS

Nous faisons le suivi d'accidents en analysant les notifications reçues du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).

En 2024-2025, il n'y a pas eu d'accidents à ajouter à notre liste de suivi.

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

- ▶ Si une poursuite est commencée contre une compagnie de chemin de fer, l'administrateur ou l'administratrice 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.

SUIVI JURIDIQUE DES POURSUITES DE LAC-MÉGANTIC

Le 26 février 2025, la Cour d'appel du Québec a rendu un jugement confirmant la décision de la Cour supérieure du Québec¹.

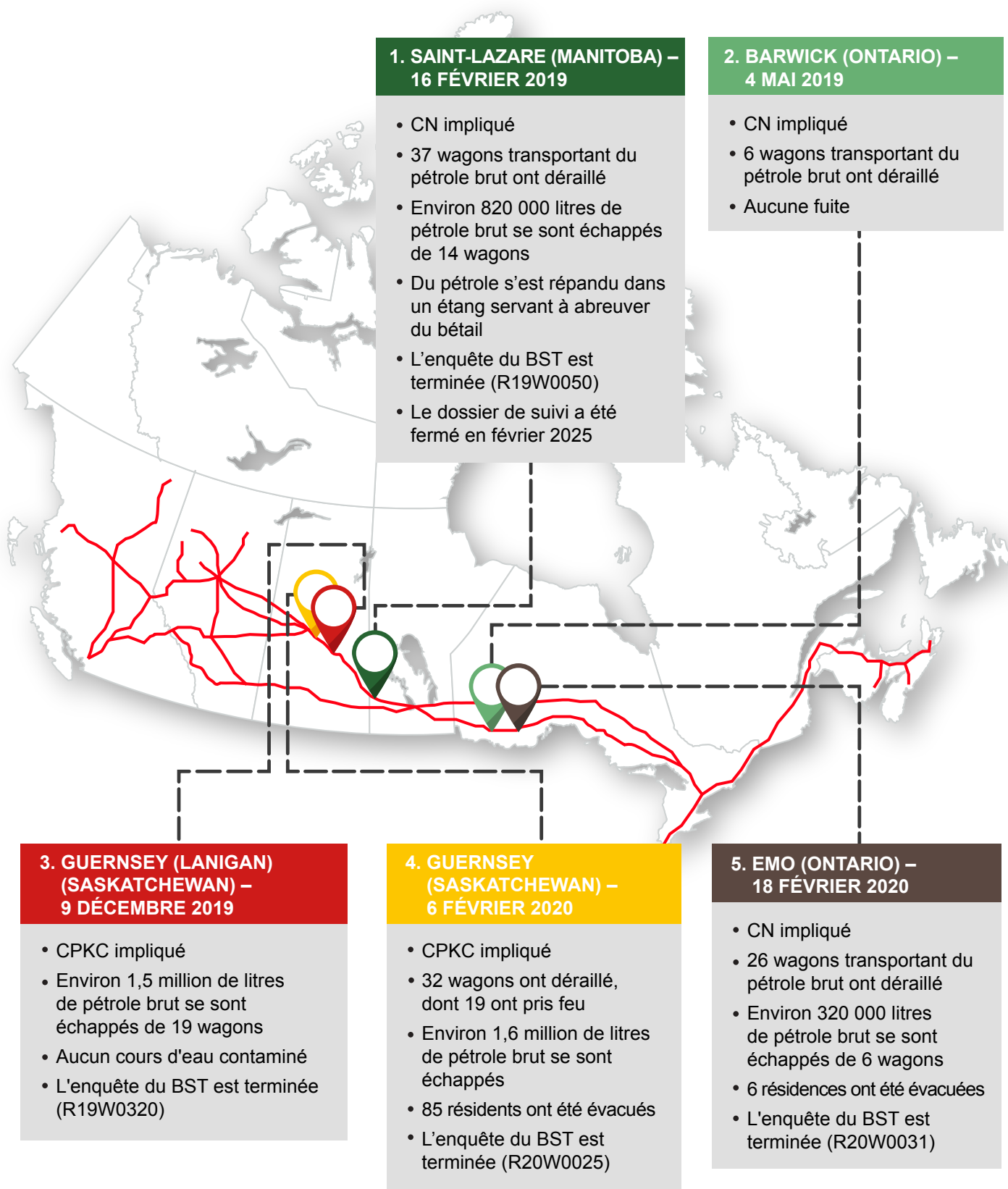
Nous continuerons de suivre cet accident, ainsi que les poursuites et rapports qui en découlent, pour appliquer les leçons tirées.

1. Procureur général du Québec c. Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, 2025 QCCA 230.

Chantal Guénette, directrice, Fonds Rail, parmi tous les participants et participantes à la formation Opérations ferroviaires en direct 2024 offerte par l'Association des chemins de fer du Canada.



Carte des accidents suivis en 2024-2025



Les sommaires des accidents se trouvent sur notre site Web.

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

En 2024, nous avons mené notre sondage annuel volontaire. Il nous permet de mettre à jour l'information pertinente sur les compagnies de chemin de fer et de déterminer quelles compagnies sont pertinentes pour notre mandat, y compris :

- ▶ leur capacité actuelle de transport de pétrole brut;
- ▶ leur intention de transport de pétrole brut;
- ▶ leurs limites de responsabilité;
- ▶ leurs principales personnes-ressources.

Cette année, 14 des 25 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont répondu au sondage, comparativement à 16 l'an dernier. Afin de réunir des renseignements plus complets, 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.

1.1.2. ÉTAT DE PRÉPARATION

En cas de catastrophe ferroviaire, nous devons déployer des ressources pour recevoir et évaluer des réclamations, verser des indemnisations et, au besoin, nous faire représenter en cour. Nous avons élaboré et mis en place un plan d'action qui reflète les nombreuses dimensions de notre état de préparation.

Cette année, nous avons continué de progresser sur les éléments suivants :

Gestion d'un volume élevé de réclamations

Nous avons collaboré étroitement avec Charles Taylor Adjusting. On nous a fourni des conseils stratégiques sur un grand nombre de considérations liées à des réclamations. Nous travaillons avec eux pour raffiner nos

procédures de gestion d'un volume élevé de réclamations, en tirant les leçons provenant de divers événements catastrophiques comme des désastres environnementaux. Nous nous tenons aussi au courant des nouveautés dans le secteur de l'assurance.

En nous appuyant sur les leçons tirées de notre exercice de simulation de 2023-2024 avec Charles Taylor, nous prévoyons organiser un exercice l'an prochain pour renforcer nos capacités.

Nous avons participé à plusieurs démonstrations de plateformes de réclamations virtuelles. Nous souhaitons mieux comprendre comment les plateformes pourraient aider à créer un processus de réclamation complet et efficace.

Nous avons également commencé à élaborer notre processus de gestion de réclamations et les politiques associées. Cela nous permettra d'orienter le traitement et l'évaluation des réclamations et de répondre aux considérations liées aux réclamations spécialisées.

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

Cette année, nous avons signé un nouveau protocole d'entente avec BNSF Railway, afin d'être mieux préparés à recevoir des réclamations. Nous disposons désormais de six (6) protocoles d'entente avec des compagnies de chemin de fer et une association.

Ces ententes représentent un grand pas en avant dans notre préparation à remplir notre mandat. Chaque entente établit 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 dans des délais raisonnables.



Notre équipe mettant en pratique nos protocoles d'activation lors d'un exercice de préparation interne.

Mise en pratique de nos protocoles d'activation

Nous avons mené un exercice de préparation interne afin de valider notre état de préparation. L'exercice visait à tester nos protocoles de notification et d'activation et notre nouveau processus de réclamation. Nous avons utilisé un scénario fictif pour tester ces protocoles, ainsi que pour identifier les principaux partenaires et intervenants, et pour élaborer des messages pertinents.

Nous avons amélioré notre état de préparation en renforçant les pratiques existantes et en identifiant les aspects à améliorer. Nous continuerons à tenir des exercices dans le futur, y compris avec nos partenaires et d'autres intervenants.

Préparation et recherche juridiques

Notre préparation juridique comprend :

- l'interprétation de la *Loi sur les transports au Canada*, comme les pertes de ressources publiques à valeur de non usage et les pertes non financières,
- des recherches juridiques en lien avec notre mandat dont :
 - des réclamations complexes découlant de déraillements et désastres environnementaux passés,

- l'interaction entre le Fonds Rail et des régimes provinciaux d'aide financière en cas de catastrophe,
- les répercussions potentielles 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* (la Déclaration), et la façon dont d'autres tribunaux administratifs abordent la Déclaration.

- L'établissement de liens avec la communauté juridique, par exemple l'Association du Barreau canadien.

1.1.3. DÉFIS ET POSSIBILITÉS

Cette année, dans le cadre de nos efforts continus de préparation opérationnelle, lorsque nous avons été confrontés à des défis, nous avons cherché de nouvelles solutions et poursuivi de nouvelles opportunités, notamment :

S'assurer que toutes les contributions sur le transport de pétrole brut par chemin de fer ont été perçues

Nous avons reçu de Transports Canada la première attestation annuelle certifiant que les contributions perçues pour le transport de pétrole brut sont justes et vérifiées. Cette vérification est un processus important pour maintenir l'intégrité de la contribution.

Établir un programme permanent d'exercices

Nous continuons à maintenir notre état de préparation pour activer, recevoir, évaluer et indemniser les réclamations. Nous appuyant sur le succès d'exercices antérieurs organisés avec nos partenaires, nous nous occupons actuellement de formaliser notre programme d'exercices. Il comprendra une collaboration avec divers partenaires et intervenants et abordera des sujets de plus en plus complexes.

Changer de nom, sensibiliser et renforcer les partenariats

L'annonce de notre nouveau nom a été faite lors d'une conférence de presse. Une campagne de communication a contribué à établir notre nouvelle identité et à promouvoir notre mandat. Nous avons ensuite poursuivi sur notre lancée par une journée portes ouvertes. Celle-ci a suscité un regain d'intérêt de la part de partenaires, d'intervenants, de leaders de l'industrie. De nombreuses organisations étaient impatientes d'explorer les possibilités d'engagement avec nous.

Continuer de promouvoir l'accès à la justice par un engagement actif

Cette année, nous avons considérablement augmenté nos efforts d'engagement. Nous avons doublé notre présence à des conférences, accroissant ainsi la reconnaissance de notre nom dans des secteurs clés. Nous avons sollicité notre réseau et saisi de nouvelles opportunités, ce qui a permis d'augmenter le nombre de présentations données lors de conférences et de webinaires d'envergure, tout en renforçant notre visibilité dans les salons professionnels comme jamais auparavant. En 2024-2025, nos efforts d'engagement et de communication ont visé les groupes ou secteurs suivants :

► Partenariats fédéraux

Nous entretenons un vaste réseau de partenaires fédéraux, notamment de plusieurs organismes et ministères qui seraient impliqués dans une intervention en cas d'accident. Cette collaboration nous aide à définir les rôles et responsabilités

et à garantir une approche coordonnée. Elle nous permet aussi de nous tenir au courant des initiatives menées au sein du gouvernement fédéral. Ces partenariats nous ont aussi donné l'occasion d'être invités en tant que conférenciers à des événements nationaux et à des webinaires, améliorant ainsi notre visibilité.

► Gouvernements municipaux, locaux et provinciaux

Partout au pays, beaucoup de municipalités ont complété des évaluations des risques. Bon nombre d'entre elles ont identifié les accidents ferroviaires comme étant une menace potentielle pour les personnes, la propriété, l'environnement et l'économie locale. En plus de leur rôle dans la préparation aux situations d'urgence, les municipalités et les gouvernements provinciaux occupent une place essentielle dans les efforts de recouvrement et de communication avec les collectivités et les résidents touchés. Prenant cela en compte, nous avons augmenté notre engagement auprès des gouvernements municipaux et provinciaux.

En 2024-2025, nous avons collaboré avec des associations municipales afin d'étendre notre portée. Par exemple, nous avons échangé avec des centaines de leaders locaux à des conférences municipales. Pendant les voyages d'engagement, nous nous mobilisons aussi pour nouer des liens avec des représentants municipaux et provinciaux afin de saisir toutes opportunités d'engagement et de collaboration futures.





Photo de notre équipe au Congrès annuel et salon professionnel 2024 de la Fédération canadienne des municipalités.

Nous continuerons de demander conseil aux gouvernements locaux lors de l'élaboration de nouveaux outils et pour garantir un processus d'indemnisation juste et efficace.

► **Communautés et détenteurs de droits autochtones**

Au Canada, de nombreuses communautés autochtones se trouvent à proximité ou sont traversées de lignes ferroviaires de transport de marchandises. De ce fait, ces communautés sont considérées des demandeurs potentiels en cas d'accident.

En 2024-2025, nous avons renforcé nos efforts d'engagement auprès des peuples autochtones. Nous avons notamment organisé plusieurs voyages d'engagement à travers le Canada, en particulier en Alberta. Nous avons interagi directement avec des titulaires de droits autochtones et les membres des communautés. Ils nous fournissent de précieux renseignements



Steve D. Anderson, administrateur adjoint, Fonds Rail, avec l'ancien Grand Chef Arthur Noskey des Premières Nations du Traité n° 8 en Alberta, lors d'un voyage d'engagement en Alberta en 2024.

sur les préoccupations quant aux effets à long terme d'accidents sur les terres, les ressources et les modes de vie autochtones. Leur rétroaction et leurs questions nous seront utiles dans l'élaboration de notre approche.

Ces engagements nous ont permis d'approfondir notre compréhension du lien essentiel entre santé environnementale et droits des Peuples autochtones. Cette donnée est particulièrement pertinente lors de l'évaluation de réclamations liées à des accidents qui pourraient survenir sur des terres autochtones.

► **Industrie et professionnels d'intervention d'urgence**

Le continuum de gestion des urgences se compose de quatre phases : la prévention, la préparation, l'intervention et le recouvrement. Nous avons redoublé d'efforts pour être reconnu comme acteur clé dans la phase de recouvrement, mais aussi dans la préparation. Cette année, nous avons participé en tant que conférenciers invités à plusieurs conférences et webinaires avec des

professionnels d'intervention d'urgence dans tous les paliers de gouvernement et de l'industrie. Nous nous sommes principalement concentrés sur l'Alberta, le Manitoba, l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique.

► Industrie ferroviaire

Notre priorité demeure d'établir des relations solides avec l'industrie ferroviaire. Nous avons pour objectif d'assurer une



Chantal Guénette, directrice du Fonds Rail, a fait une présentation lors de la conférence Manitoba Disaster Management 2024, en compagnie de Paul White, l'un des organisateurs de la conférence.



Notre équipe participant à la Conférence RailCAN24 de l'Association des chemins de fer du Canada.

transition fluide des réclamations et d'aider les Canadiennes et Canadiens lorsqu'ils en ont le plus besoin. Pour y parvenir, nous avons collaboré avec des intervenants de l'industrie lors de diverses initiatives, incluant la participation à plusieurs conférences. Nous avons aussi contribué aux discussions de l'industrie par plusieurs canaux, y compris par un podcast avec l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer (ACFCF).

Chantal Guénette, notre directrice, Fonds Rail, a suivi une formation à la gare Walkley du CN, à Ottawa. Elle a pu acquérir de précieuses connaissances sur les opérations ferroviaires et les mesures de sécurité, notamment sur la manutention du pétrole brut.

Grâce à ces initiatives, nous renforçons notre collaboration avec l'industrie ferroviaire et améliorons notre état de préparation.

► Secteur de l'assurance et de la gestion des risques

Nous continuons d'apprendre de l'expertise provenant de ce secteur en matière de gestion d'un volume élevé de réclamations. Notre engagement auprès des professionnels de l'assurance et



de la gestion des risques nous permet de renforcer notre approche et notre processus de réclamation. Dans le cadre de ces efforts, nous avons participé à deux conférences importantes.

Lancer une nouvelle liste de vérification pour des demandeurs potentiels

En réponse à de nombreuses demandes pendant nos voyages d'engagement, nous avons élaboré une nouvelle liste de vérification à l'intention des gouvernements municipaux, locaux et autochtones. Cet outil aide à intégrer le recouvrement des coûts dans la planification de l'intervention en cas d'accident. En suivant les étapes suggérées, les demandeurs peuvent simplifier le processus de réclamation.

En 2025-2026, nous évaluerons l'intérêt de concevoir d'autres listes de vérification pour d'autres intervenants.

1.2. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES

Nous continuons de maintenir et de moderniser les services de ressources humaines (RH), dont voici quelques exemples menés en 2024-2025. Nous avons :

- ▶ Examiné et mis à jour les politiques d'emploi et les outils d'évaluation du rendement. Nous avons également publié un nouveau guide de l'employé(e) afin de procurer aux membres du personnel un outil de référence complet en matière de RH.
- ▶ Émis de nouvelles lettres d'emploi pour les employé(e)s, que nous avons rendues plus claires et uniformes, et auxquelles nous avons intégré les changements récents apportés au Code canadien du travail.
- ▶ Continué à mettre en place des systèmes d'information sur les RH pour automatiser les dossiers personnels, faciliter les processus de dotation, produire des rapports et améliorer la gestion du rendement.

- ▶ Établi un niveau de dotation à quatre (4) employé(e)s à temps plein dédiés au Fonds Rail. Les services administratifs sont assurés par un groupe de services intégrés conjoint des Fonds Navire et Rail.
- ▶ Le Programme pour étudiant(e)s du Fonds Rail s'est poursuivi avec succès. Nous apprécions grandement le travail et le dévouement dont font preuve nos étudiant(e)s. Pour l'été 2025, nous avons pris des mesures pour rendre le processus d'embauche plus équitable pour les étudiant(e)s autochtones, sur la base des commentaires reçus lors des conversations que nous avons eues avec les titulaires de droits autochtones. Nous avons travaillé avec plusieurs universités du Canada pour promouvoir notre emploi étudiant auprès de leurs étudiant(e)s autochtones.

1.3. RAPPORTS, TRANSPARENCE ET COMMUNICATIONS

En vertu de la Loi, l'administrateur ou l'administratrice 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 également des obligations de présenter des rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP) :

- ▶ Cette année, nous n'avons reçu aucune demande formelle et nous avons reçu deux demandes informelles.

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. La liste des activités d'engagement et des principaux faits marquants se trouve ci-dessous.



Activités d'engagement de 2024-2025

Faits marquants :

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

- 9 rencontres périodiques avec Transports Canada

Participation à 15 conférences, séminaires, ateliers ou webinaires et événements de réseautage, notamment :

- 5 présentations en tant que conférenciers invités
- 4 webinaires à l'intention de représentants du gouvernement fédéral, et de gouvernements provinciaux et locaux
- 5 kiosques d'exposition à des salons professionnels municipaux et nationaux achalandés

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

Légende du type de participant ou secteur



Compagnies de chemin de fer et associations connexes



Gouvernements provinciaux et territoriaux



Gouvernements locaux, municipalités et associations connexes



Industrie et professionnels d'intervention d'urgence



Gouvernement fédéral et députés ou députées



Communautés juridiques



Gouvernements autochtones et groupes autochtones



Spécialistes en matière d'assurance et de réclamations

Liste d'activités d'engagement 2024

Avril

Rencontre avec la mairesse de Lac-Mégantic et le député de Mégantic-L'Érable



Mai

Présentation à la Conférence sur les chemins de fer d'intérêt local 2024 de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC)



Voyage d'engagement à Edmonton et rencontres avec :

- ▶ la Confédération des Premières Nations signataires du Traité n° 6 
- ▶ les Premières Nations signataires du Traité n° 8 en Alberta 
- ▶ les Premières Nations de Paul 
- ▶ Alberta Municipalities 
- ▶ Rural Municipalities of Alberta 
- ▶ la ville d'Edmonton 
- ▶ des représentants du gouvernement provincial de l'Alberta 

Juin

Voyage d'engagement à Calgary

- ▶ Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de :
 - la conférence de l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM) 
 - la conférence de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) 
- ▶ Présentation à la conférence sur la gestion des urgences impliquant des marchandises dangereuses de l'Assistance d'intervention d'urgence du Canada (AIUC) 

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



Août

Rencontres avec :

- Calgary Emergency Management Agency (CEMA)



- l'ACFC



Septembre

Rencontres avec :

- l'Office des transports du Canada



- la Société canadienne de la Croix-Rouge



- Rural Municipalities of Alberta



Présentation à la réunion de l'équipe de Community Awareness and Emergency Response de Hamilton (Hamilton CAER)



Octobre

Participation à la conférence RIMS Canada



Présentation à la conférence Manitoba Disaster Management et participation en tant qu'exposant au salon professionnel



Rencontres avec :

- Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)



- le Centre national des urgences environnementales d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), bureau de Vancouver



Novembre

Journée portes ouvertes pour célébrer le lancement réussi de notre nouvelle identité avec nos partenaires et les intervenants

Présentations :

- ▶ aux représentants gouvernementaux du ministère de l'Environnement et du Changement climatique de la Colombie-Britannique
- ▶ lors du 8^e atelier sur la capacité d'intervention en cas de déversement de produits pétroliers, organisé par Ressources naturelles Canada et CanmetÉNERGIE



Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de :

- ▶ la conférence Disaster Forum
- ▶ la conférence RailCAN24



Rencontre avec Alberta Municipalities



Participation à la réunion de Gestion des situations d'urgence Ontario (GSUO) pour le secteur de Golden Horseshoe



Décembre

Rencontres avec :

- ▶ le service des relations autochtones du CN
- ▶ la Société canadienne de la Croix-Rouge, Manitoba



2025

Janvier

Présentation au Centre national des urgences environnementales d'ECCC, bureau de Vancouver



Février

Participation à :

- l'Assemblée des Premières Nations (APN) – Forum national sur la *Loi concernant la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* (LDNUDPA) 
- Complex Claims & Litigation Forum 2025 

Présentation au Centre national des urgences environnementales d'ECCC, bureau de Montréal



Webinaire pour les membres de Alberta Fire Chiefs Association



Mars

Présentation au service des relations autochtones du CN



Notre personnel redonne à la communauté

Cette année, notre personnel a, encore une fois, 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 de plus du triple 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

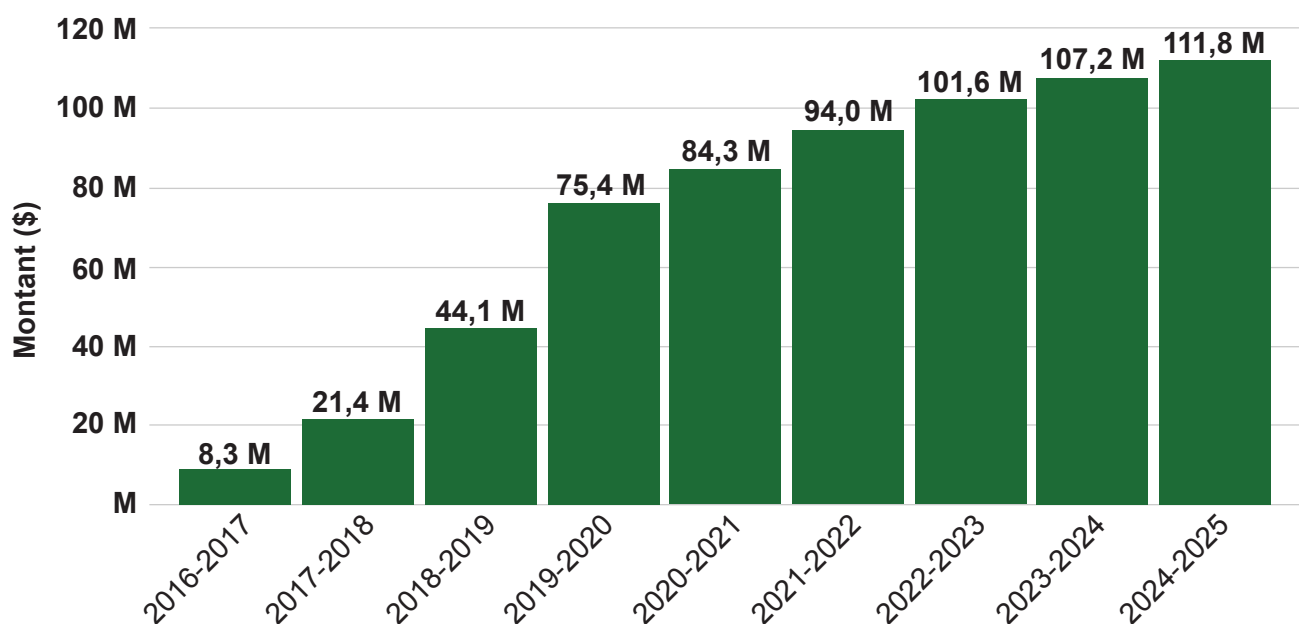
En 2024-2025, nous avons perçu 2,9 M\$ en contributions (comparativement à 3,4 M\$ en 2023-2024). De plus, des intérêts de 3,2 M\$ ont été portés au crédit du Fonds Rail en 2024-2025 (comparativement à 3,6 M\$ en 2023-2024).

Nos revenus ont diminué de 873 k\$ en 2024-2025 comparativement à l'exercice financier précédent :

- Une baisse de 15 % du volume de pétrole brut transporté par chemin de fer a été compensée par une hausse de 4 % de la contribution en 2024. La contribution a augmenté de 0,08 \$ pour atteindre 2,07 \$ la tonne.

Nos revenus d'intérêts ont diminué de 359 k\$ en 2024-2025. Cela s'explique en grande partie par une diminution des taux d'intérêt moyens, qui ont atteint de 3,13 % (allant de 2,70 % à 3,82 %) en 2024-2025 (comparativement à 3,64 % en 2023-2024).

Graphique 1 : Solde accumulé du Fonds Rail par exercice financier



*Note : L'exercice 2016-2017 n'était pas une année complète.

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 1,6 M\$ en 2024-2025 (comparativement à 1,4 M\$ l'année précédente). Elles comprennent les honoraires de 137 k\$ payés à l'administrateur et l'administrateur adjoint (comparativement à 111 k\$ en 2023-2024).

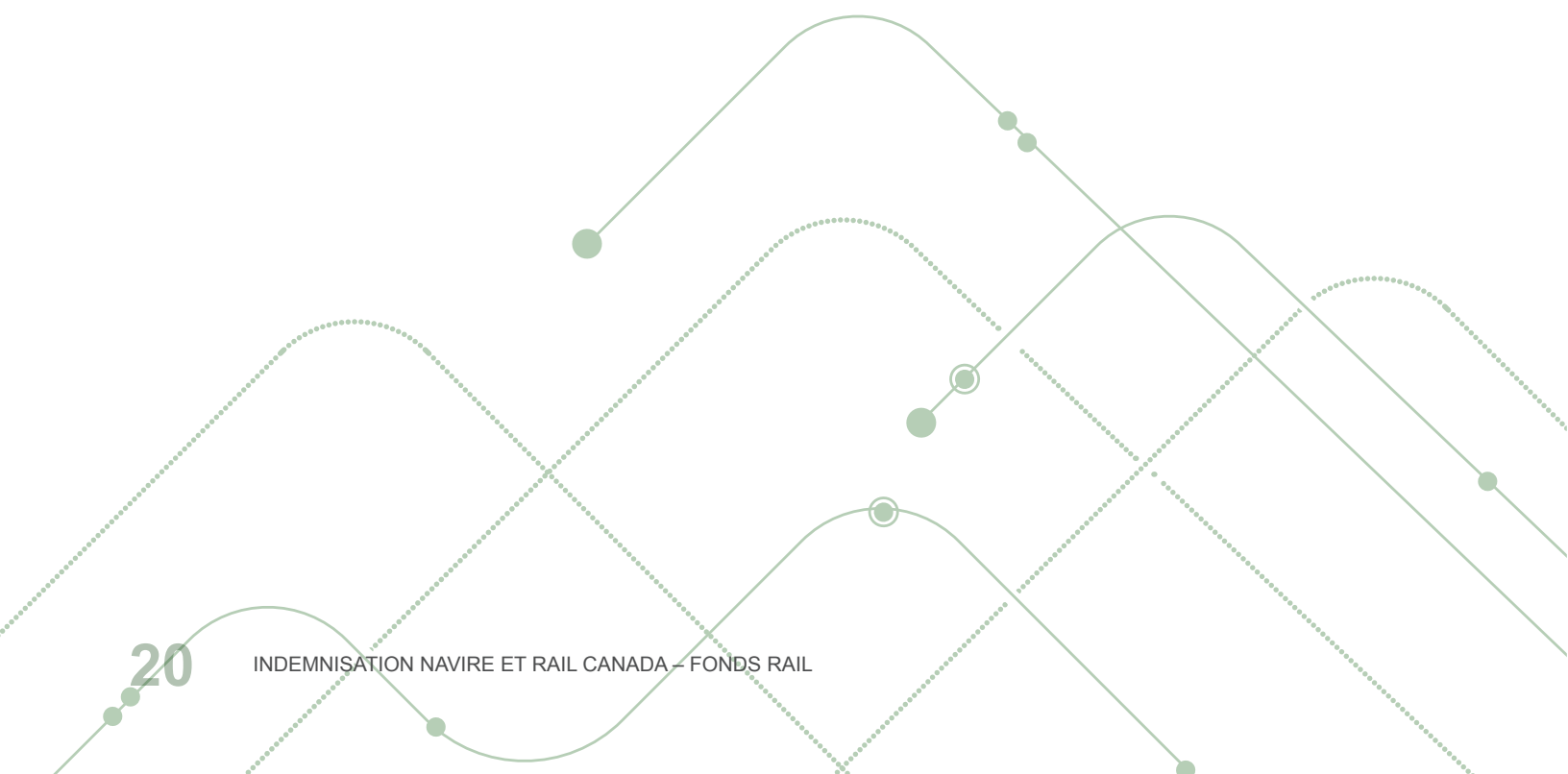
Nos dépenses de fonctionnement ont augmenté de 205 k\$ pour les raisons suivantes :

- ▶ Une hausse de 192 k\$ des frais de services administratifs, des salaires et des frais de bureau;
- ▶ Une baisse de 39 k\$ des frais de consultation pour les services juridiques et les services consultatifs professionnels;
- ▶ Une hausse nette de 26 k\$ 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 40 % en 2024-2025, comparativement à 41 % en 2023-2024, en raison de changements apportés à la répartition des frais communs.

À la fin de l'exercice financier, le Fonds Rail avait un excédent accumulé de 111,8 M\$ (comparativement à 107,2 M\$ au 31 mars 2024).

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 2025

**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'administratrice 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 2025, 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 2025, 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   tats financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les   tats 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   tats 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   tats 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 acqu  rons 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   tats 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   tats financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les   tats 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 d  ficiance importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Marcil Lavallée

Comptables professionnels agr  e  s, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
Le 27 mai 2025

Marcil Lavallée

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2025

3

	2025	2024
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	111 419 816 \$	106 361 992 \$
Débiteurs	450 625	865 211
Intérêts courus à recevoir	242 391	295 832
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	112 112 832	107 523 035
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	1 669	7 511
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	371 727	305 476
	373 396	312 987
ACTIFS FINANCIERS NETS	111 739 436	107 210 048
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 4)	21 866	12 555
EXCÉDENT ACCUMULÉ	111 761 302 \$	107 222 603 \$

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 :

 _____, administratrice

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

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2025

4

	2025	2024
PRODUITS		
Levée de contribution	2 943 256 \$	3 456 915 \$
Intérêts	3 235 746	3 594 949
	6 179 002	7 051 864
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau	1 208 463	1 016 030
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	137 901	111 423
Frais de consultation	132 138	171 656
Loyer	72 526	61 136
Déplacements	61 038	33 307
Frais d'audit	11 018	11 018
Amortissement des immobilisations	17 219	29 992
	1 640 303	1 434 562
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	4 538 699	5 617 302
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	107 222 603	101 605 301
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	111 761 302 \$	107 222 603 \$

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 2025

5

	2025	2024
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	4 538 699 \$	5 617 302 \$
Acquisition d'immobilisations	(26 530)	-
Amortissement des immobilisations	17 219	29 992
	(9 311)	29 992
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	4 529 388	5 647 294
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	107 210 048	101 562 754
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	111 739 436 \$	107 210 048 \$

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2025

6

	2025	2024
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	4 538 699 \$	5 617 302 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	17 219	29 992
	4 555 918	5 647 294
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Débiteurs	414 586	(15 232)
Intérêts courus à recevoir	53 441	(52 316)
Créditeurs et frais courus	(5 842)	(2 454)
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	66 251	102 604
	528 436	32 602
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(26 530)	-
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	5 057 824	5 679 896
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	106 361 992	100 682 096
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	111 419 816 \$	106 361 992 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2025

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 2025

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 2,70 % et 3,82 % (2024 : 2,98 % et 4,33 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2025 était de 3,13 % (2024 : 3,64 %).

4. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2025	2024
Équipement informatique	53 664 \$	35 977 \$	17 687 \$	7 331 \$
Mobilier et équipement	10 448	6 269	4 179	5 224
Améliorations locatives	108 083	108 083	-	-
	172 195 \$	150 329 \$	21 866 \$	12 555 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2025

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 1 088 909 \$ 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 15 416 \$ (2024 : 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 1 391 862 \$ (2024 : 1 120 268 \$) 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 :

	2025	2024
Services administratifs, salaires et frais de bureau	1 319 336 \$	1 059 132 \$
Loyer	72 526	61 136
	1 391 862 \$	1 120 268 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2025

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 2025, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 2,12 \$ (2024 : 2,07 \$) 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.