RAPPORT ANNUEL

2025-2026



Indemnisation
Navire et Rail Canada
Fonds Navire Fonds Rail

Canada

À propos de la couverture : Cette œuvre présente le cormoran comme un symbole de force retrouvée après avoir été longtemps représenté comme une victime de la pollution par les hydrocarbures. Ici, le cormoran est réimaginé comme un symbole de résilience, qui prend tout son sens lorsque nous assumons nos responsabilités et contribuons à la guérison des autres. Son habitat côtier reflète le double champ d'action de notre organisation, qui œuvre tant sur l'eau que sur terre. Sa présence sur les rives de l'Atlantique, du Pacifique et des Grands Lacs du Canada fait écho à la portée nationale de notre organisation. L'association de la faune, de la flore et de gouttelettes d'eau limpide souligne l'importance de rétablir l'harmonie naturelle après un déversement d'hydrocarbures.

Mique Michelle (elle) est une fière Franco-Ontarienne de West Nipissing qui apporte sa touche nordique colorée aux murs du monde entier. Inspirées par les plantes médicinales et comestibles de sa région et enrichies de créatures nordiques, les murales de Mique servent souvent d'outils d'éducation alternative. Mique a pour objectif de s'assurer que les jeunes dans les communautés où elle se rend ont accès aux outils nécessaires pour transmettre leurs messages et défendre leurs droits. Il ne fait aucun doute que les œuvres de Mique portent cette touche nordique qui lui est propre. Présentatrice de l'émission de télévision #couleursdunord à TFO, animatrice à la FESFO depuis 20 ans et muraliste depuis 10 ans, Mique est toujours prête à aller à la rencontre de nouvelles communautés et à collaborer avec elles à la création de murales.

Publié par Indemnisation Navire et Rail Canada
180, rue Kent, bureau 830
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Canada

Téléphone : 1-866-991-1727
Télécopieur : 613-990-5423

www.navire-rail.gc.ca
info@sr-nr.gc.ca

L’honorable Steven MacKinnon, C.P., député
Ministre des Transports et leader du
gouvernement à la Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

Conformément à l’article 121 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et à l’article 155.93 de la Loi sur les transports au Canada, j’ai l’honneur de vous présenter les rapports annuels de la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et de la Caisse d’indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, aux fins de leur dépôt devant chaque chambre du Parlement.

C’est la première année que les activités des deux fonds sont regroupées dans un seul rapport.

Le rapport porte sur l’exercice terminé le 31 mars 2026.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l’expression de mes sentiments distingués,



Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Présidente-directrice générale d’Indemnisation Navire et Rail Canada et
administratrice du Fonds Navire et du Fonds Rail

Table des matières

Avant-propos de la PDG et administratrice 4

Indemnisation Navire et Rail Canada 5

Fonds Navire

Avant-propos de Cameron Grant, directeur et avocat général..... 7

À propos du Fonds Navire 8

Vue d'ensemble de 2025-2026..... 10

Faits saillants de 2025-2026 11

1. Rapport sur les activités..... 12

1.1. Dossiers actifs..... 12

1.1.1. Traitement des réclamations ... 14

1.1.2. Efforts de recouvrement 22

1.1.3. Rapports d'incidents 26

1.2. Fonds d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures majeur..... 27

1.3. Contribution aux FIPOL 27

1.4. Pouvoirs d'enquête et d'exécution concernant les obligations de déclaration des contributeurs 30

1.5. Reddition de comptes, transparence et communications..... 31

2. Rapport financier 37

Fonds Rail

Avant-propos de Steve Anderson, l'administrateur adjoint, Fonds Rail..... 39

À propos du Fonds Rail 40

Vue d'ensemble de 2025-2026..... 42

3. Rapport sur les activités 43

3.1. État de préparation opérationnelle à l'évaluation et au paiement des réclamations 43

3.1.1. Suivi des accidents 43

3.1.2. État de préparation..... 45

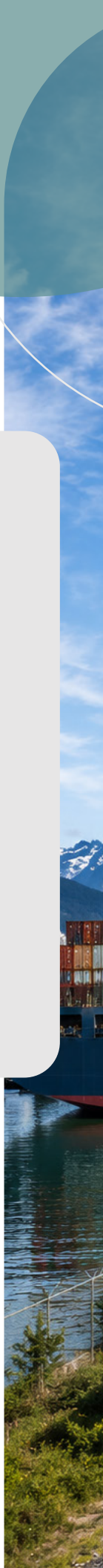
3.1.3. Défis et possibilités 47

4. Rapport financier – Sommaire..... 51

Point sur les services corporatifs... 52

Rapport financier du Fonds Navire... 55

Rapport financier du Fonds Rail..... 70





Liste des figures

Figure 1 : Répartition des nouvelles réclamations soumises selon le montant 15

Figure 2 : Nombre de réclamations reçues et montant réclamé selon le type de demandeur 16

Figure 3 : Nombre de réclamations reçues et montant réclamé selon le type de navire 17

Figure 4 : Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire 19

Figure 5 : Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé pour tous les types de navires (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations) 19

Figure 6 : Temps écoulé avant la soumission des réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations) 20

Figure 7 : Temps requis pour traiter les réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)..... 21

Figure 8 : Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2025-2026 24

Figure 9 : Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement 25

Figure 10 : Solde accumulé du Fonds Rail par exercice financier 51



Avant-propos de la PDG et administratrice

Depuis ma nomination en 2025, nous avons travaillé à renforcer l'intégration de nos opérations et services au sein d'un modèle organisationnel unifié. Dans le cadre de cette évolution, nous présentons pour la première fois un rapport commun pour le Fonds Navire et le Fonds Rail. Les activités des deux fonds y figurent côte à côte. Cela traduit notre volonté d'adopter une approche plus intégrée et mieux coordonnée, qui s'appuie sur l'expertise des deux fonds tout en respectant leurs mandats statutaires distincts. La couverture du présent rapport met en vedette une œuvre originale commandée à une artiste canadienne pour célébrer cette étape importante dans l'évolution de notre organisation.

Cette année, l'une de nos principales priorités a été la création de notre plan stratégique. Ce plan nous guidera dans le renforcement de l'exécution de notre mandat, l'amélioration de notre état de préparation et la poursuite de l'excellence opérationnelle. Il se fonde sur nos principes directeurs d'excellence, de préparation et d'intégrité afin d'éclairer nos décisions, nos priorités et l'exécution de notre mandat. Au cours des cinq prochaines années, nous nous emploierons à renforcer la gouvernance et la reddition de comptes, à mettre à jour nos processus de réclamation et d'indemnisation, et à mettre à profit l'expertise des deux fonds tout en consolidant la coordination dans toute l'organisation. Le plan stratégique trace la voie à suivre pour la prochaine ère d'Indemnisation Navire et Rail Canada, au cours de laquelle nous offrirons aux Canadiennes et Canadiens des services améliorés et modernisés tout en restant fermement axés sur notre mandat de base.

Nos progrès ont été rendus possibles grâce à de solides partenariats à l'échelle nationale et internationale. Notre travail avec Transports Canada, la Garde côtière canadienne et les industries du transport maritime et ferroviaire du Canada a largement contribué au maintien d'un régime d'indemnisation solide. De plus, nos échanges avec les communautés autochtones, les premiers intervenants, les gouvernements provinciaux et d'autres secteurs clés nous ont permis de mieux comprendre les besoins des demandeurs tout au long du processus d'indemnisation.

Indemnisation Navire et Rail Canada reste déterminée à renforcer l'état de préparation, à favoriser la collaboration et à accroître la confiance du public dans le régime d'indemnisation du Canada. En tant qu'autorité d'indemnisation nationale du Canada, nous continuons de soutenir les Canadiennes et Canadiens lorsque des incidents surviennent, grâce à une prise de décision indépendante, transparente et juste. Nous avons également à cœur d'améliorer l'accès à la justice en veillant à ce que les demandeurs admissibles bénéficient d'un processus d'indemnisation accessible et efficace. En poursuivant la mise en œuvre de notre plan stratégique, nous restons déterminés à bâtir une organisation plus forte, mieux préparée et plus résiliente pour les Canadiennes et Canadiens.

Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Présidente-directrice générale
d'Indemnisation Navire et Rail Canada
et administratrice du Fonds Navire
et du Fonds Rail

Indemnisation Navire et Rail Canada

En octobre 2024, nous avons lancé la nouvelle identité de marque d'Indemnisation Navire et Rail Canada. Il s'agit du point de référence national pour les 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 Navire et le Fonds Rail.

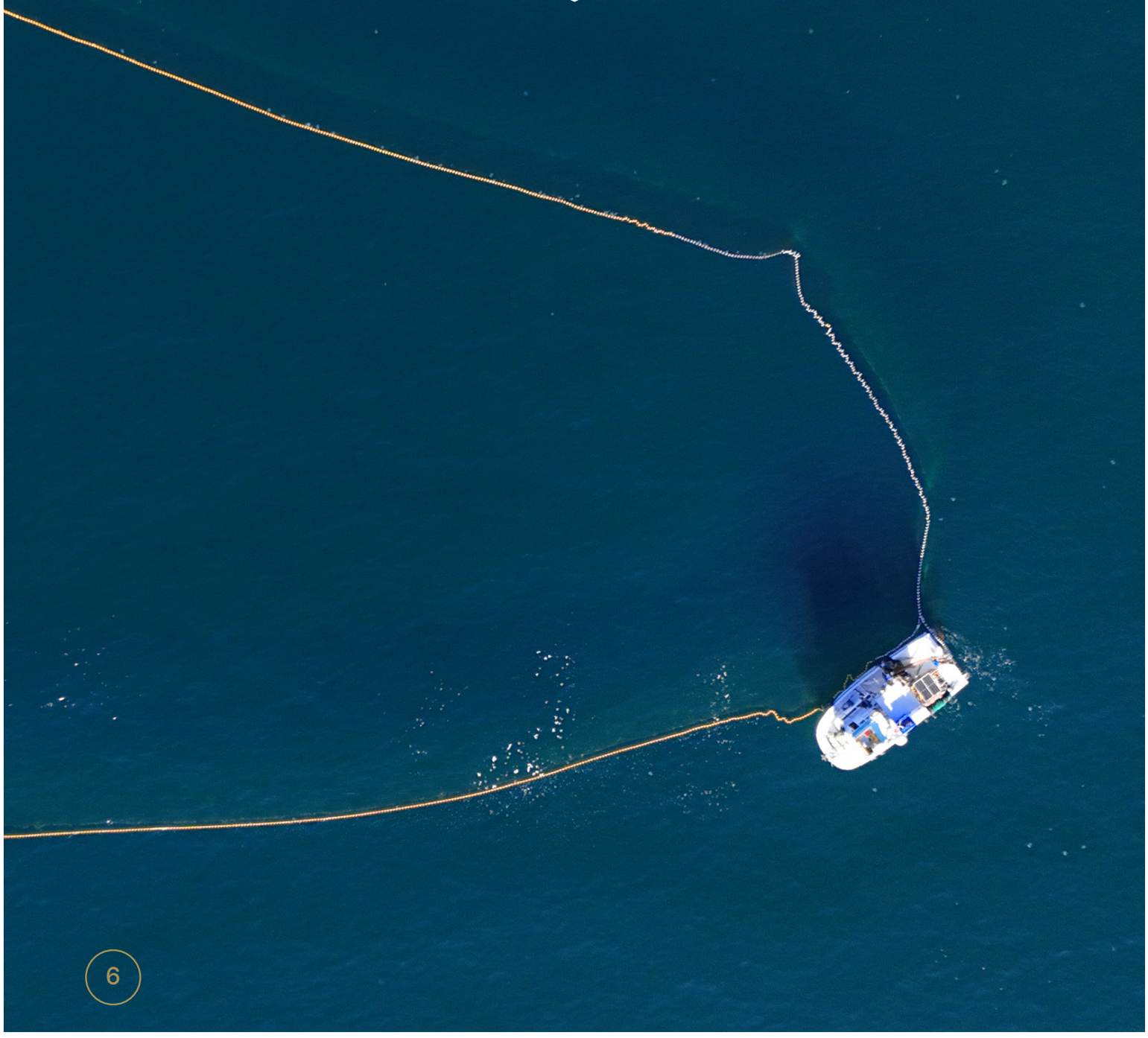
Grâce à un site Web commun qui regroupe les deux fonds, cette initiative a considérablement renforcé nos efforts de sensibilisation et de rayonnement, ce qui est essentiel à notre mission consistant à indemniser les demandeurs et à contribuer à la préparation aux situations d'urgence.

Indemnisation Navire et Rail Canada est dirigée et gérée par la PDG et administratrice Caroline Healey. Le Fonds Navire est géré par Cameron Grant, directeur et avocat général. Le Fonds Rail est géré par Steve D. Anderson, l'administrateur adjoint. Tous deux relevent de la PDG et administratrice.

Le présent rapport annuel porte sur l'exercice allant du 1er avril 2025 au 31 mars 2026.

Il s'agit du 37e rapport annuel sur les activités du Fonds Navire, et du 10e rapport annuel sur les activités du Fonds Rail.

FONDS NAVIRE



Avant-propos de Cameron Grant, directeur et avocat général



Cette année, l'équipe du Fonds Navire a travaillé à améliorer l'efficacité des processus de réclamation et de recouvrement. En adaptant nos façons de faire, nous avons réussi à accroître nos efforts de recouvrement et à améliorer notre état de préparation en cas d'événement générant un volume élevé de réclamations.

Notre travail porte principalement sur deux activités clés : le traitement des réclamations et le recouvrement. Tout d'abord, l'équipe du Fonds Navire traite les réclamations reçues par l'administratrice. Ensuite, une fois qu'une indemnisation est accordée, la même équipe entreprend des démarches de recouvrement auprès des personnes responsables des dommages faisant l'objet de la réclamation. Nos activités reposent sur un principe d'efficacité fondamental : une seule équipe traite les réclamations et mène les démarches de recouvrement. Du temps serait perdu si deux équipes différentes travaillaient sur chaque activité individuelle, la deuxième équipe ayant à se familiariser avec les renseignements recueillis par la première.

D'autres gains d'efficacité ont été réalisés dans le traitement des petites réclamations. En rajustant le niveau d'effort consacré à certaines réclamations, nous avons réduit le temps requis pour évaluer l'indemnisation appropriée.

Dans les efforts de recouvrement, nous avons également gagné en efficacité en prenant plus tôt des décisions quant au traitement de certains dossiers. Cela a évité que des dossiers deviennent plus complexes en cours de processus, lorsqu'il était peu probable qu'un recouvrement puisse être obtenu. Cela a aussi permis d'adopter une approche plus proactive en matière de rétablissement dès les premières phases du processus.

Enfin, en gagnant en efficacité, l'équipe du Fonds Navire a pu consacrer davantage de temps à ses efforts de préparation, et notamment à un exercice de simulation organisé à Vancouver. Grâce à cela, l'organisation a réalisé des progrès importants vers l'atteinte de son objectif de documenter pleinement son état de préparation en cas d'événement générant un volume élevé de réclamations.

À propos du Fonds Navire

Le Fonds Navire indemnise toute personne touchée par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires et de bateaux dans les eaux canadiennes. Notre rôle est défini dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le Fonds Navire, connu sous le nom légal de Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, est un compte à fins déterminées dans les comptes du Canada.

Afin de soutenir l'accès à la justice, notre but est d'offrir des indemnisations justes dans des délais raisonnables, tout en allégeant le fardeau des contribuables. Les demandeurs qui sollicitent notre aide n'ont pas besoin de retenir les services d'un avocat ni d'aller devant les tribunaux.

Le régime d'indemnisation du Canada repose sur deux principes :

- Le premier est le principe du pollueur-payeur. Cela signifie que les propriétaires de navire sont responsables des incidents de pollution par hydrocarbures impliquant leurs navires ou leurs bateaux. Aucune preuve de faute ou de négligence n'est requise.
- Le deuxième est que les personnes touchées devraient pouvoir être indemnisées, même si le propriétaire du navire ne paie pas ou si l'on ignore quel navire est à l'origine de la pollution.

Les personnes touchées peuvent présenter une réclamation directement au Fonds Navire. Nous évaluons les réclamations et offrons une indemnisation pour les réclamations admissibles. Nous couvrons tous les types de navires ou de bateaux qui déversent ou menacent de déverser des hydrocarbures persistants ou non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue, c'est-à-dire causés par un navire non identifié.

Une fois une indemnisation versée, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire et d'autres personnes responsables.

Tout incident causé par un pétrolier transportant des hydrocarbures persistants en vrac comme cargaison serait également couvert par le régime international et par les Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). L'administratrice est membre de la délégation canadienne aux réunions des FIPOL et travaille étroitement avec nos partenaires internationaux pour que les demandeurs canadiens reçoivent le soutien qu'ils méritent au moment où ils en ont le plus besoin.

Le présent rapport annuel (le rapport) porte sur l'exercice allant du 1er avril 2025 au 31 mars 2026.

Il s'agit du 37e rapport annuel sur les activités du Fonds Navire.

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

Par « incident », nous entendons :

Tout fait ou ensemble de faits ayant la même origine qui cause des dommages dus à la pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de causer de tels dommages.

Par « rejet », nous entendons :

S'agissant d'hydrocarbures, un rejet de celui-ci qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide ou immersion.

Par « hydrocarbures », nous entendons :

Des hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes, notamment le pétrole, le fioul, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l'exclusion des déblais de dragage.

Par « dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », nous entendons :

S'agissant d'un navire, des pertes ou des dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire.

Par « navire », nous entendons :

Tout bâtiment ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

Y sont assimilés :

- les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter;
- les navires échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d'un navire qui s'est brisé.

Par « propriétaire » ou « propriétaire du navire », nous entendons :

- s'agissant d'un navire assujetti à la Convention sur la responsabilité civile, le même sens que celui énoncé à l'article premier de cette convention;
- s'agissant d'un navire assujetti à la Convention sur les hydrocarbures de soute, le même sens que celui énoncé à l'article 1 de cette convention;
- s'agissant des autres navires, la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage de celui-ci.

Vue d'ensemble de 2025-2026



Traitement des réclamations

Plus de
650 réclamations
reçues depuis 1989

52 nouvelles réclamations
reçues cette année, pour un montant total de **6,2 M$** en dommages

Plus de
2,04 M$
versés aux demandeurs

77 %
des réclamations
proviennent de la
Garde côtière canadienne (GCC)

En tout,
7 réclamations
liées à des navires abandonnés ou délabrés

Efforts de recouvrement

498 707 $ recouvrés auprès de pollueurs dans le cadre de **10 dossiers différents**

Nouvelles poursuites
intentées contre des pollueurs dans le cadre d'environ **12 incidents**

Détails financiers

12,2 M$ perçus en intérêts

Solde actuel du Fonds Navire (accumulé depuis 1989) :
432 M$

2,9 M$ consacrés aux dépenses de fonctionnement

1,9 M$ versés aux FIPOL

Faits saillants de 2025-2026

Nombre record de réclamations reçues

Nous avons reçu 52 réclamations cette année. Le précédent record remonte à 2024-2025, avec 44 réclamations reçues. Il s'agit de la troisième année consécutive marquée par un nombre record de réclamations.

Montant total réclamé cette année : 6,2 millions de dollars

Nous avons reçu une réclamation de plus de 4 millions de dollars.

Nombre de réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations

Nous en avons reçu 25, comparativement à 26 l'année dernière et 15 l'année d'avant. Cette année, deux de ces réclamations ont été soumises par des demandeurs autres que la GCC.

La Colombie-Britannique, principale source de réclamations

Nous avons reçu 20 réclamations de Colombie-Britannique cette année. Cela marque un changement important par rapport à l'année dernière, alors que le Québec était la principale source de réclamations. Il s'agit d'un retour à la tendance précédente, où le plus grand nombre de réclamations étaient liées à des incidents survenus en Colombie-Britannique.

Poursuite des recouvrements auprès de pollueurs

Nous avons obtenu des recouvrements dans 10 dossiers, comparativement à 13 l'année précédente. Le montant total s'élève à 498 707 $, l'un des montants les plus élevés de notre histoire.

Accélération de nos efforts de préparation à la gestion d'un volume élevé de réclamations

Afin d'améliorer notre état de préparation en cas d'incident important touchant un grand nombre de demandeurs, nous avons tenu un exercice de simulation avec nos partenaires internationaux en 2025.

Notre mandat consiste à :

- évaluer et indemniser les réclamations, puis entreprendre les démarches de recouvrement contre les propriétaires de navires et bateaux polluants (section 1.1 de ce rapport);
- être préparés à des incidents majeurs pouvant donner lieu à un grand nombre de réclamations, notamment fournir des fonds d'urgence à la Garde côtière canadienne en cas de déversement d'hydrocarbures majeur (section 1.2 de ce rapport);
- contribuer aux FIPOL (section 1.3 de ce rapport);
- contribuer à l'application du régime de sanctions administratives pécuniaires et au respect des obligations de déclaration des contributeurs (section 1.4 de ce rapport);
- présenter des rapports, assurer la transparence et mener efficacement des activités de communication (section 1.5 et Point sur les services corporatifs de ce rapport);
- faire procéder à une vérification des états financiers du Fonds Navire (section 2 de ce rapport).

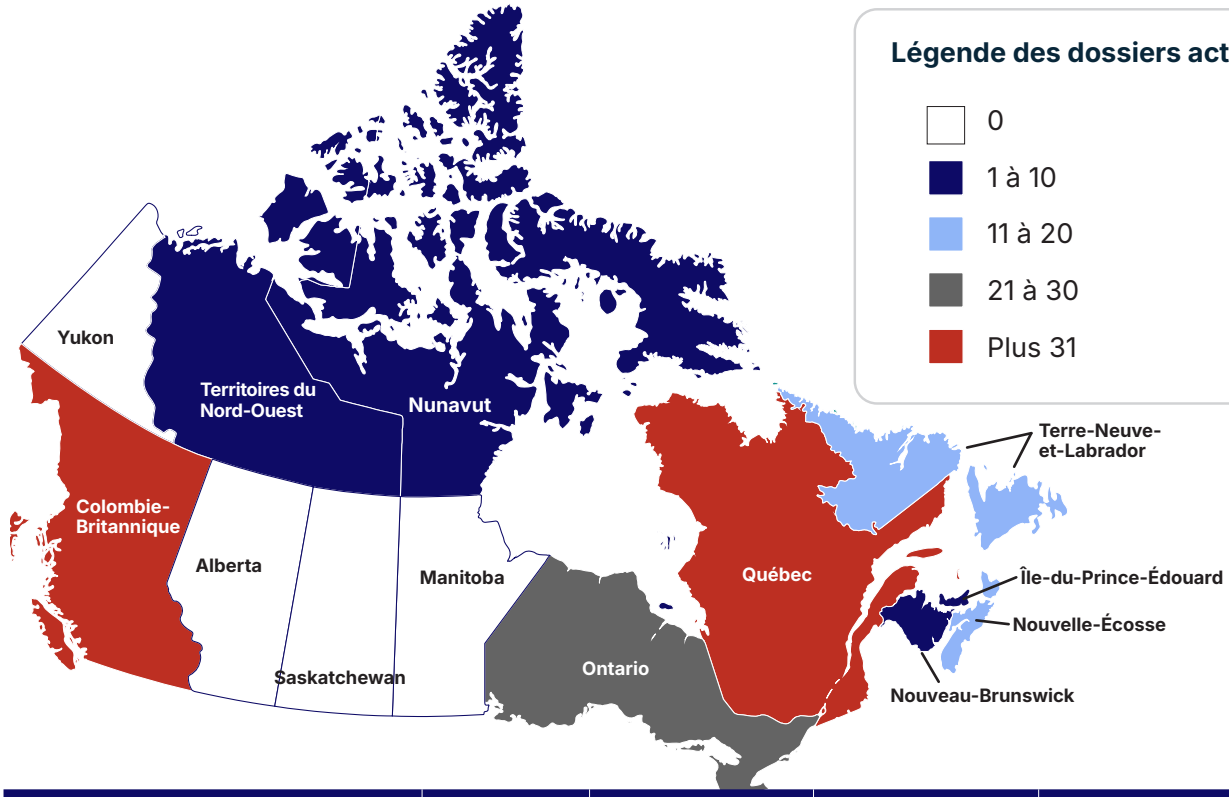
1. Rapport sur les activités

1.1. Dossiers actifs

Nous avons géré un portefeuille de 200 dossiers actifs en 2025-2026, comparativement à 190 l'année dernière.

Ce portefeuille comprend :

- 178 dossiers de réclamations, comparativement à 155 en 2024-2025.
  - Ces dossiers concernent le traitement des réclamations et les démarches de recouvrement entreprises auprès des propriétaires de navires et de toute autre personne responsable. Ils incluent également les réclamations indirectes lorsque nous devenons partie à une poursuite à l'encontre d'un propriétaire de navire.
- 22 dossiers de rapports d'incidents, comparativement à 35 en 2024-2025.
  - Nous ouvrons ces dossiers lorsque nous prenons connaissance d'un incident susceptible de donner lieu à une réclamation.



Province ou territoire	Dossiers actifs	Nouvelles réclamations	Nouveaux rapports d'incidents	Montant total payé en 2025-2026 ($)
Colombie-Britannique	92	20	2	125 788
Québec	39	14	0	155 661
Ontario	21	9	0	46 048
Terre-Neuve-et-Labrador	19	3	0	43 207
Nouvelle-Écosse	19	3	0	1 669 853
Île-du-Prince-Édouard	4	3	1	0
Nouveau-Brunswick	3	0	0	0
Nunavut	2	0	1	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0
TOTAL	**200**	**52**	**4**	**2 040 557**

Nos dossiers actifs et nos activités se répartissent selon les catégories suivantes :

- 1.1.1. Traitement des réclamations
  - De la réception d'une réclamation jusqu'à son paiement ou son rejet;
  - Lorsque nous devenons partie à une poursuite contre un propriétaire de navire.
- 1.1.2. Efforts de recouvrement
  - Une fois qu'un demandeur a été payé, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire ou d'autres personnes responsables.
- 1.1.3. Rapports d'incidents
  - Ouverture de dossiers de rapports sur les incidents susceptibles de mener à une réclamation.
- 1.1.4. Efforts pour se préparer à traiter un volume élevé de réclamations

1.1.1. Traitement des réclamations

Le traitement des réclamations comprend :

- la réception des réclamations directes;
- l'enquête sur les réclamations directes et leur évaluation, y compris les communications de suivi avec le demandeur;
- l'envoi de lettres de décision;
- la prise de décisions dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations;
- la participation au traitement des réclamations indirectes, lorsque nous devenons partie à une poursuite contre un propriétaire de navire;
- le paiement des réclamations; et
- la défense de nos décisions lorsqu'elles sont contestées devant les tribunaux.

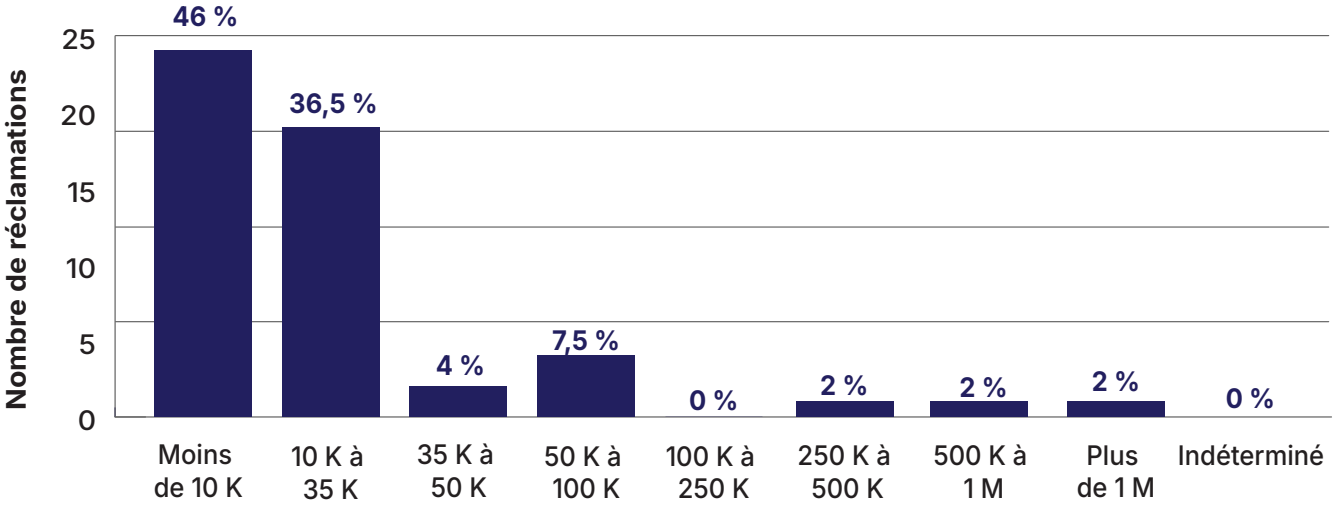
52 nouvelles réclamations reçues

Ce chiffre était de 44 en 2024-2025. Le nombre de réclamations reçues cette année est le plus élevé de notre histoire.



Photo du *Milbanke IV*

Figure 1
Répartition des nouvelles réclamations soumises selon le montant



* Les pourcentages sont arrondis

Des réclamations totalisant 6 220 106 $

Il s'agit du cinquième montant réclamé le plus élevé de l'histoire de Fonds Navire. À titre de comparaison, le montant réclamé s'élevait à 3 638 051 $ en 2024-2025. Le montant des réclamations reçues cette année variait d'environ 900 $ à 4,1 M$.

Réclamations les plus élevées

La réclamation la plus élevée cette année est celle relative au *Craig Trans* présentée par la GCC. Elle est aussi l'une des plus marquantes. La GCC réclame plus de 4 millions de dollars pour les coûts engagés dans le cadre de son intervention à la suite de l'incident de pollution impliquant ce remorqueur de haute mer en acier d'environ 35 mètres. Le navire s'était échoué à Marie Joseph, en Nouvelle-Écosse. Il était couché sur le côté et en partie dans l'eau. Les intervenants ont entouré le navire d'un barrage flottant dont l'intégrité a ensuite été compromise, rejetant des hydrocarbures dans le port. L'opération d'intervention a notamment consisté à pomper les hydrocarbures et l'eau du *Craig Trans* et, finalement, à le déconstruire sur place.

Ce navire est également lié à un autre de nos dossiers. Alors que le *Craig Trans* faisait route vers Montréal en vue de remorquer le *Kathryn Spirit* (réclamation la plus élevée de l'histoire du Fonds), il a été retenu par Transports Canada à Halifax à la suite d'une inspection de contrôle.

La deuxième réclamation la plus élevée que nous ayons reçue cette année concerne le chaland-citerne délabré dénommé le *Bert*. Nous avons reçu une réclamation de la GCC de 938 712,58 $ pour son intervention à la suite d'un déversement d'hydrocarbures qui s'échappaient de la coque fissurée. Nous avons ensuite reçu une deuxième réclamation relative au même navire et au même incident pour un montant de 91 752,68 $. Les deux demandes sont en cours d'évaluation.

La plupart des réclamations concernent des montants nettement plus petits

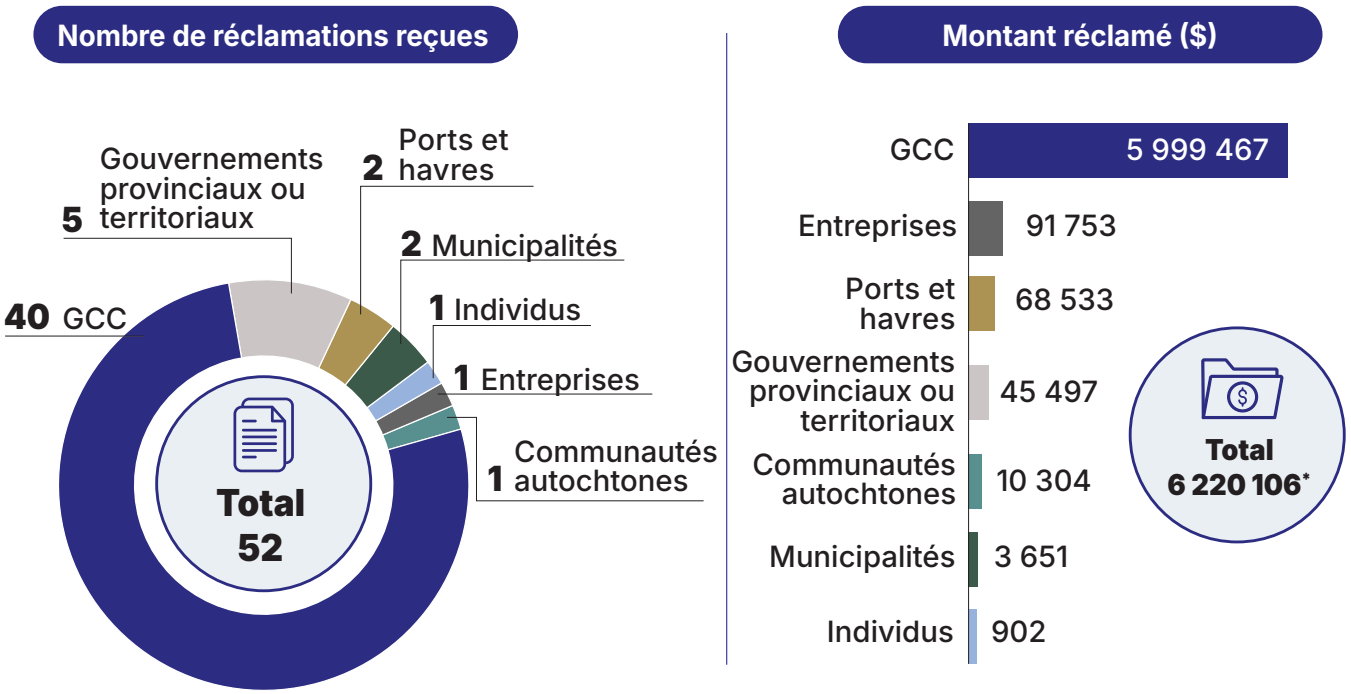
Dans 46 % des cas, soit 24 dossiers, les réclamations reçues s'élevaient à 10 000 $ ou moins, et la plupart ont été soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations.

25 réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations

Ce nombre de réclamations est le troisième plus élevé à ce jour. Onze réclamations étaient en cours de réévaluation cette année, dont les décisions sont encore en suspens. D'autres réclamations pourraient aussi être réévaluées en 2026-2027.

Lorsqu'un demandeur soumet une réclamation dans le cadre de ce processus, nous recevons moins de détails sur l'incident que dans le cadre du Processus de réclamation générale. Nous disposons donc de données limitées sur les navires impliqués. À mesure que nous élaborons des directives internes précisant les circonstances dans lesquelles les réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations doivent être réévaluées, un plus grand nombre de réclamations seront réévaluées, ce qui nous permettra également d'obtenir des données plus complètes sur ces réclamations.

Figure 2
Nombre de réclamations reçues et montant réclamé selon le type de demandeur



* Il se peut que les totaux des montants et des pourcentages soient différents de ceux indiqués dans les états financiers vérifiés en raison de l'arrondissement des montants.

La GCC demeure notre principale demanderesse

Parmi les 52 réclamations reçues cette année, 40 venaient de la GCC. Cela représente 77 % du nombre total de réclamations. Les réclamations provenant de la GCC représentent environ 97 % du montant total réclamé cette année.

Comparativement à l'année dernière, le nombre de demandeurs autres que la GCC a augmenté, passant de sept à douze. La plupart de ces réclamations ont été soumises par des gouvernements provinciaux ou territoriaux. Il s'agit de l'un des nombres de réclamations les plus élevés jamais enregistrés pour ce groupe.

Les navires de pêche et les bateaux de plaisance sont liés à la plupart des réclamations

Ensemble, les navires de pêche et les bateaux de plaisance représentent environ 63 % des réclamations reçues, soit plus de 696 922 $. Le montant moyen réclamé pour ces types de navires était légèrement inférieur à 11 913 $ pour les bateaux de plaisance et environ 37 000 $ pour les navires de pêche.

Figure 3
Nombre de réclamations reçues et montant réclamé selon le type de navire

Type de navire	Nombre de réclamations	Pourcentage du nombre total de réclamations	Montant total ($)
Pétroliers	2	4 %	1 030 465
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	6	12 %	64 396
Remorqueurs et chalands	5	10 %	4 273 458
Navires de pêche	12	23 %	446 744
Bateaux de plaisance	21	40 %	250 178
Anciens navires de pêche	2	4 %	90 989
Autres	1	2 %	55 486
Déversements d'origine inconnue	3	6 %	8 390
TOTAL	**52**	**100 %**	**6 220 106**

Prédominance de navires plus petits

La majorité des réclamations, 41 en tout, concernaient des navires d'une jauge brute de moins de 1 000. Cela indique que les petits navires sont plus fréquemment en cause dans les réclamations que nous recevons. À l'inverse, huit réclamations seulement ont été soumises pour des navires d'une jauge brute de plus de 1 000. Aussi, trois réclamations étaient liées à des déversements d'origine inconnue, pour lesquels la source de pollution ne pouvait être identifiée.

Manque de renseignements sur les navires abandonnés ou délabrés

Seules sept réclamations concernaient de façon confirmée des navires abandonnés ou délabrés, soit trois de plus que l'an dernier. Cette hausse pourrait toutefois s'expliquer par l'augmentation du recours au Processus accéléré pour petites réclamations plutôt qu'à un changement dans les types de navires à l'origine des incidents.

Délais de présentation des réclamations

La plupart des réclamations doivent être soumises dans les 24 mois suivant l'incident. En 2025-2026, 48,1 % de toutes les réclamations ont été soumises entre 18 et 24 mois après l'incident. La proportion était de 20 % en 2024-2025 et de 37 % en 2023-2024.

Plus de 14 % des réclamations ont été présentées plus de 24 mois après un incident, soit 2 % de moins que l'an passé. Les longs délais avant la présentation d'une réclamation peuvent rendre le recouvrement auprès des propriétaires de navires plus difficile.

Si l'on exclut les réclamations reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations, 48,1 % des réclamations ont été soumises dans les 18 à 24 mois, comparativement à 50 % l'année dernière.



Photo du *Old Chum*

Figure 4
Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire

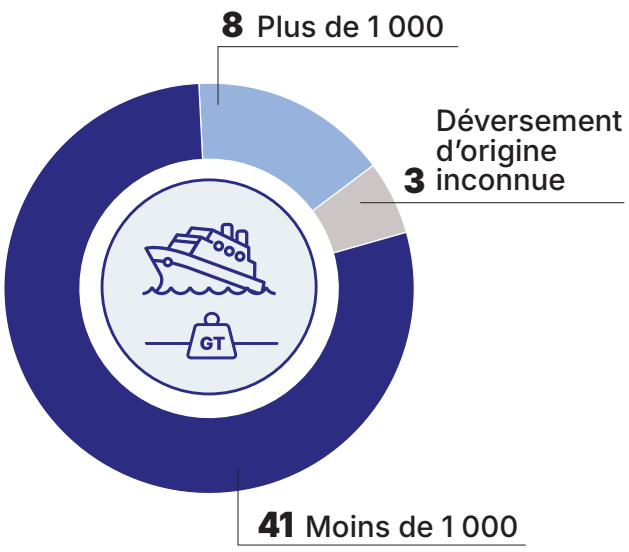


Figure 5
Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé pour tout type de navires (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)

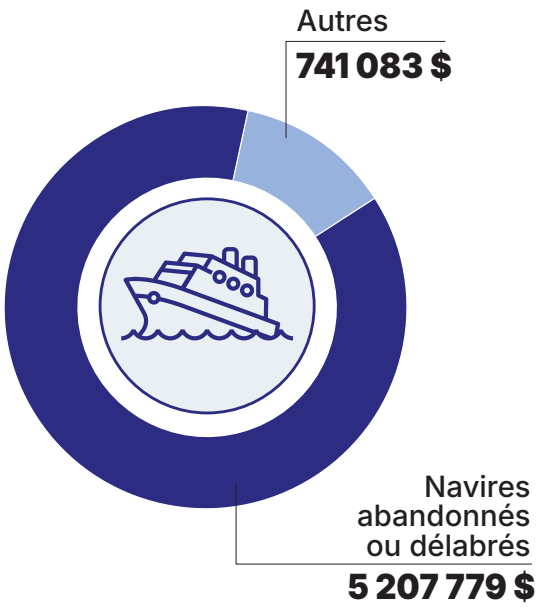


Figure 6
Temps écoulé avant la soumission des réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)

Temps écoulé	Type de demandeur	Nombre de réclamations	Pourcentage de réclamations
0 à 6 mois		**2**	**7,4 %**
	Municipalités	1	3,7 %
	Ports et havres	1	3,7 %
6 à 12 mois		**2**	**7,4 %**
	Autochtones	1	3,7 %
	Ports et havres	1	3,7 %
12 à 18 mois		**6**	**22,2 %**
	GCC	6	22,2 %
18 à 24 mois		**13**	**48,1 %**
	Entreprises	1	3,7 %
	GCC	9	33,3 %
	Provinciaux ou territoriaux	3	11,1 %
Plus de 24 mois		**4**	**14,8 %**
	GCC	2	7,4 %
	Municipalités	1	3,7 %
	Provinciaux ou territoriaux	1	3,7 %
TOTAL		**27**	**100 %**

34 réclamations traitées

Ce chiffre était de 47 en 2024-2025. Les décisions rendues cette année se répartissent comme suit :

- 12 lettres d'offre, dont deux en attente de réponse de la part du demandeur;
- 21 avis de paiement dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations; et
- 1 rejet : la réclamation concernant un déversement d'origine inconnue (lac Rond), qui a été soumise trop tard.

À la fin de l'exercice, 37 réclamations étaient toujours en cours de traitement et faisaient encore l'objet d'une décision à rendre.

Temps de traitement des réclamations

Cette année, il nous a fallu en moyenne un peu plus de neuf mois pour traiter les réclamations inférieures à 100 000 dollars. Aucune nouvelle réclamation de plus de 100 000 $ n'a été traitée cette année.

Figure 7
Temps requis pour traiter les réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)

Montant de la réclamation ($)	Nombre de réclamations	Temps requis (mois)	Temps moyen (mois)
0 à 35 K	8	3,7 à 16,8	8,9
35 K à 100 K	4	5,9 à 13,3	9,7
100 K à 500 K	0	S. O.	S. O.
500 K à 1 M	0	S. O.	S. O.
Plus de 1 M	0	S. O.	S. O.

Note : Cette figure inclut les réclamations rejetées.

12 réclamations payées dans le cadre du Processus de réclamation générale

Cela représente 1 812 904 $ versés aux Canadiens et Canadiennes. L'année précédente, nous avions versé 1 290 635 $ relativement à 21 réclamations.

À la fin de mars 2026, de nombreuses réclamations plus élevées et plus complexes étaient toujours en cours d'évaluation, pour un montant total de 42 millions de dollars. Comme les années précédentes, ce total est largement attribuable à la réclamation de 25,7 millions de dollars présentée par la GCC relativement au *Kathryn Spirit*.

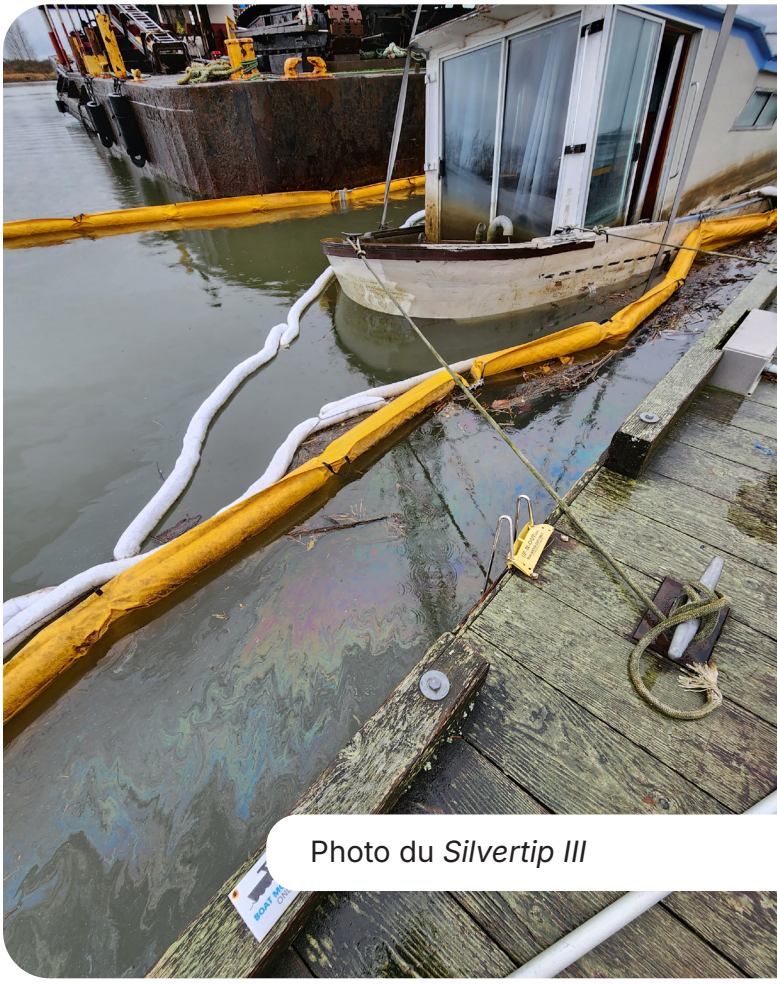


Photo du *Silvertip III*

1.1.2. Efforts de recouvrement

Une fois une indemnisation versée, la LRMM nous oblige à prendre toutes les mesures raisonnables afin de recouvrer les sommes auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable de l'incident.

143 dossiers de recouvrement en cours de traitement

L'année dernière, nous en comptions 132. Nous avons fermé 22 dossiers parce que les sommes avaient été recouvrées ou qu'il n'était pas raisonnable de poursuivre les démarches de recouvrement.

L'activité devant les tribunaux demeure soutenue

Cette année, 40 dossiers de recouvrement faisaient déjà ou font maintenant l'objet d'un litige ou d'une procédure d'exécution de jugement.

Nos conseillers juridiques intentent et gèrent eux-mêmes les poursuites, ce qui favorise l'efficacité et réduit les coûts. Cette approche accroît considérablement notre capacité à entreprendre des démarches de recouvrement lorsque celles-ci sont justifiées, notamment dans les dossiers de moindre valeur qui représentent une part importante de notre portefeuille.

Douze nouvelles poursuites ont été intentées :

- *Michael Marie III*
- *Marquita*
- *Atlantic Pursuit*
- *Robert Brian*
- *Maud J*
- *Ale*
- *Patagonman*
- *Sossity*
- *Old Chum*
- *Canary*
- *Dale M II*
- *Tulcrest*

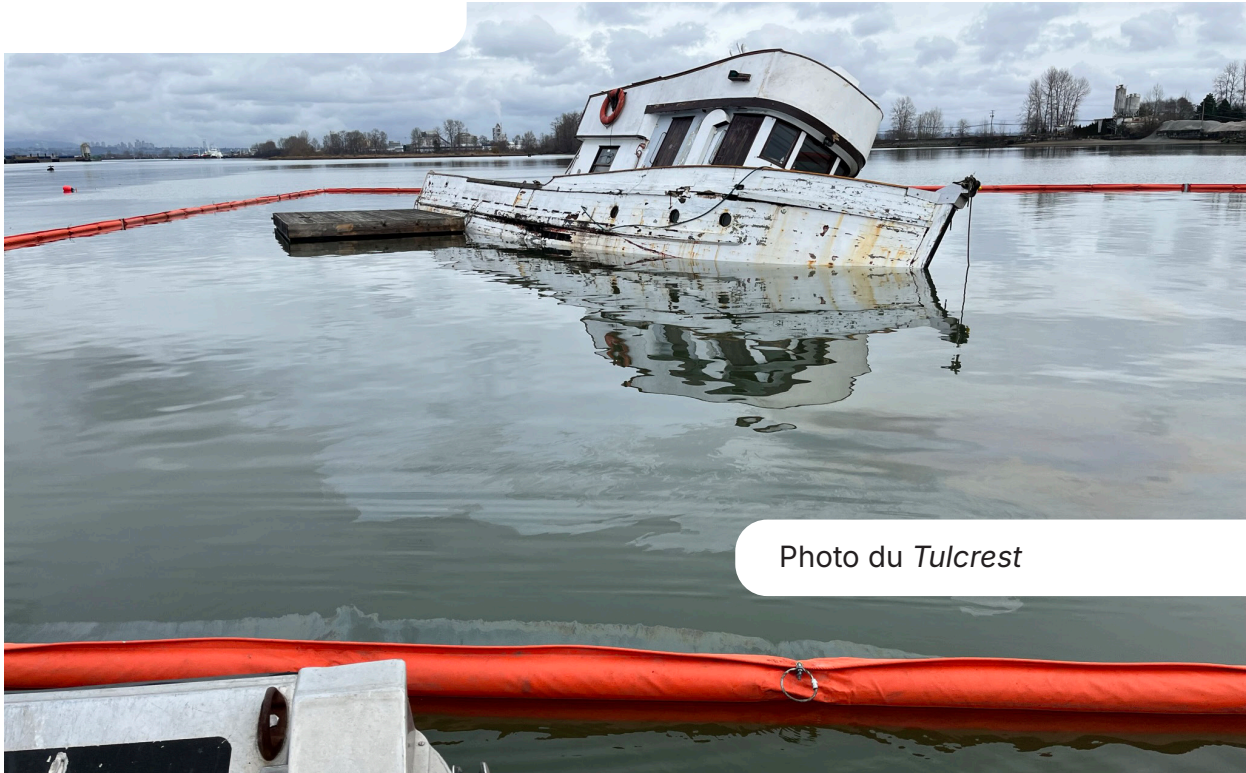


Photo du *Tulcrest*

Habituellement, nous intentons des actions en justice devant la Cour fédérale. Toutefois, deux de ces dossiers ont donné lieu à des procédures devant des cours supérieures provinciales : l'un devant la Cour du Banc du Roi du Nouveau-Brunswick et la Cour fédérale (dossier de l'*Atlantic Pursuit*), et l'autre devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique (dossier du *Tulcrest*). Dans les deux cas, les procédures ont dû être introduites de façon anticipée, avant que les réclamations en cours auprès du Fonds Navire ne soient payées. Les propriétaires inscrits des deux navires étaient des sociétés dissoutes au moment des incidents. La province concernée a donc été nommée défenderesse dans chacune des affaires.

Tous les dossiers actifs suivants sont également gérés par nos conseillers juridiques internes :

- *Cormorant*
- *Hamilton Banker*
- *Maverick IV*
- Nom inconnu (habitation flottante)
- *Tracy Isle*
- Nom inconnu (Shiloh Park, habitation flottante)
- *Marc Olivier*
- *Eclipse des Mers*
- Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista, navire de pêche)
- *Stormlander*
- *Northern Tip*
- *Watts-T-Use*
- *Silver Grizzly*
- *Kraken*
- *Trailer Princess*
- *Emma Marie*

- **Dix recouvrements réussis**

Il s'agit du quatrième plus grand nombre de recouvrements au cours des dix dernières années.

Dans tous ces dossiers, nous avons entrepris des discussions de règlement, intenté une poursuite ou les deux. Dans trois dossiers, le navire était assuré (*BBC Kwiatkowski*, *Ethan & Renee*, *Pembroke Princess* et *Knot Telling*, et *Marc Olivier*). Pour cinq dossiers de recouvrement (*Lakefront Property*, *Avro*, *King Arthur*, *Marc Olivier* et *Tuvaq W*), le montant final versé était inférieur au montant initialement demandé. L'un de ces recouvrements (dossier du *Noelani*) était partiel : le propriétaire du navire a commencé à rembourser sa dette et d'autres paiements sont attendus.

Figure 8
Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2025-2026

Nom du navire	Année de l'incident	Montant payé par le fonds, y compris les intérêts ($)	Montant recouvré* ($)	Stade du recouvrement
Chalands *King Arthur* et *SL 104*	2016	876 798,87	376 759,02	Après le jugement
Noelani	2020	18 901,64	600,00	Après le jugement
Tuvaq W	2020	30 750,47	27 055,36	Avant le procès
BBC *Kwiatkowski*	2022	32 845,35	32 845,35	Avant la poursuite
Handcuff	2022	19 488,83	19 488,83	Avant la poursuite
Lakefront Property	2022	46 136,10	10 000,00	Avant la poursuite
Marc Olivier	2022	13 668,90	10 000,00	Avant le procès
Avro	2023	4 168,58	3 800,98	Avant la poursuite
Ethan & Renee, Pembroke Princess et *Knot Telling*	2024	8 603,07	8 603,07	Avant la poursuite
Tranquility V	2024	4 920,48	4 607,05	Avant la poursuite
TOTAL	**10 dossiers**			

* Note : Dans certains cas, nous recouvrons nos frais judiciaires et les intérêts. S'il y a lieu, ces montants sont inclus dans les chiffres de cette colonne.

Figure 9
Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement

Nom du navire	Développements en 2025-2026	Nom du navire	Développements en 2025-2026
Représentation par nos avocats internes			
*Danielle and Mark**	Dossier fermé	*Hotel California**	En attente de paiement du règlement
*Hamilton Banker**	Plaidoiries	*Marc Olivier**	Poursuite abandonnée
*Jennifer Holly**	Paiement partiel obtenu	*Eclipse des Mers**	Dossier fermé
*Maverick IV**	Plaidoiries	Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista, navire de pêche)*	Tentative de signification
*San Jolyne III**	Jugement obtenu	*Stormlander**	Poursuite abandonnée
Nom inconnu (habitation flottante)*	Instance en cours	*Northern Tip**	Tentative de signification
*West Island 395**	Instance suspendue	*Canary**	Poursuite abandonnée
*Tuvaq W**	Paiement obtenu	*Watts-T-Use**	Plaidoiries
*Noelani**	Paiement partiel obtenu	*Silver Grizzly**	Poursuite intentée
*Lurch**	En attente de règlement	*Kraken**	Poursuite intentée
*Hydra Mariner**	Jugement obtenu	*Trailer Princess**	Plaidoiries
*Tracy Isle**	Tentative de signification	*Emma Marie**	Plaidoiries
Michael Marie III	Poursuite intentée	*Patagonman*	Poursuite intentée
Marquita	Poursuite intentée	*Sossity*	Poursuite intentée
Atlantic Pursuit	Poursuite intentée	*Old Chum*	Poursuite intentée
Robert Brian	Poursuite intentée	*Canary*	Poursuite intentée
Maud J	Poursuite intentée	*Dale M II*	Poursuite intentée
Ale	Poursuite intentée	*Tulcrest*	Poursuite intentée

Figure 9 (suite)
Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement

Nom du navire	Développements en 2025-2026	Nom du navire	Développements en 2025-2026
Représentation par des avocats externes			
*Cormorant**	Après jugement	*Nathan E. Stewart*	En attente de décision
*Kathryn Spirit**	Examen et interrogatoire préalable	*Nika**	Paiement obtenu
*King Arthur**	Dossier fermé – Paiement obtenu	*Zodiac Light**	Dossier fermé – Paiement obtenu
TOTAL	**42**		

Note : L'astérisque * signale les dossiers qui se poursuivent depuis 2024-2025.

1.1.3. Rapports d'incidents

Nous ouvrons un dossier de rapport d'incident lorsqu'un incident est susceptible de donner lieu à une réclamation.

Quatre nouveaux dossiers de rapports d'incidents

Il y en avait dix en 2024-2025. En 2025-2026, notre portefeuille comptait 22 dossiers d'incidents actifs.

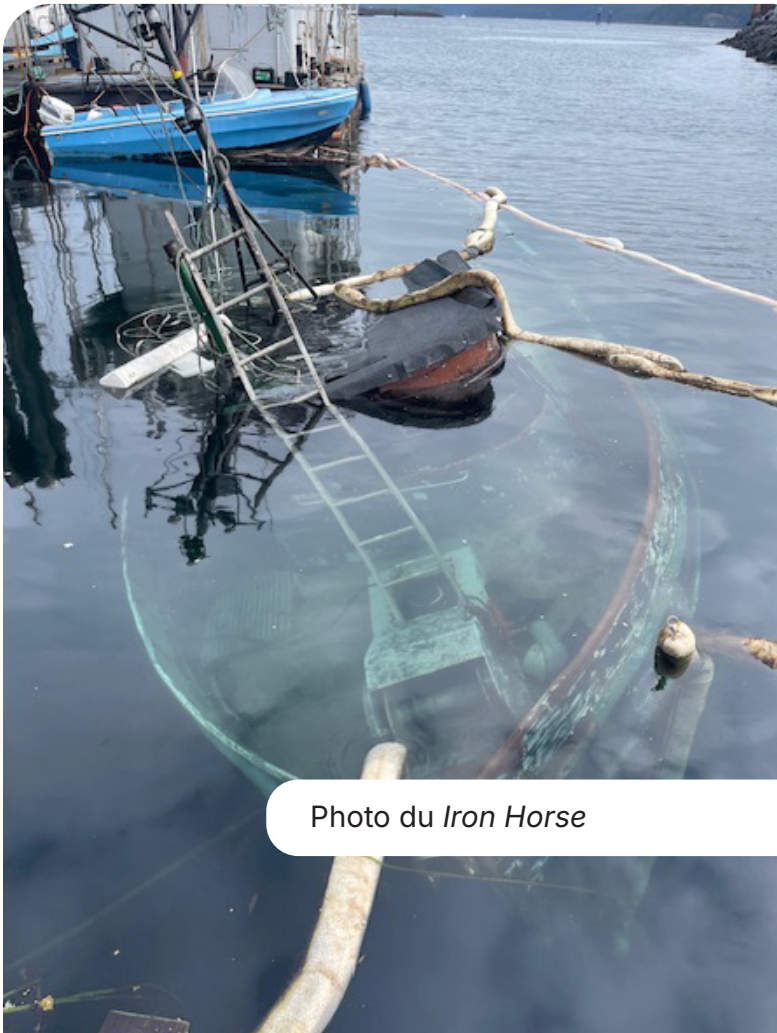


Photo du *Iron Horse*

1.2. Fonds d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures majeur

En cas d'incident important impliquant un rejet d'hydrocarbures, une demande peut être présentée au ministre des Transports afin qu'il autorise le déblocage de fonds pour financer l'intervention. Après avoir consulté l'administrateur.rice, le ministre des Transports peut autoriser le versement d'une somme pouvant atteindre 10 millions de dollars à même le Fonds Navire. Si besoin est, le gouverneur en conseil peut autoriser le déblocage d'une somme allant jusqu'à 50 millions de dollars par an.

Les fonds d'urgence versés doivent être remboursés au Fonds Navire dans les deux ans suivant la date de l'incident au moyen d'une loi de crédit du Parlement, sauf s'ils ont été déduits d'une réclamation.

Aucun incident n'a déclenché ce mécanisme en 2025-2026. Ce processus d'obtention de fonds d'urgence demeure inutilisé depuis sa création en 2018.

1.3. Contribution aux FIPOL

Le Canada fait partie de deux fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (voir l'encadré 1). Nous sommes membres de la délégation canadienne, qui participe aux réunions des organes décideurs des FIPOL. Nous sommes chargés de verser la contribution financière du Canada. Nous respectons aussi les obligations de déclaration du Canada en vertu des conventions. L'information que nous fournissons au Secrétariat des FIPOL sert à évaluer le montant de la contribution financière du Canada aux FIPOL.

À propos des FIPOL

Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales : le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire. Ils fournissent une indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures persistants à la suite de déversements provenant de pétroliers. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention pour la République d'Iraq en août 2025, le Fonds de 1992 compte 122 États membres. Le Fonds de 1992 verse une indemnisation d'environ 366 millions de dollars par incident. Le Fonds complémentaire, auquel s'ajoute la République de Maurice comme État partie, compte désormais 33 États membres. En combinant la responsabilité du propriétaire de navire, celle du Fonds de 1992 et celle du Fonds complémentaire, près de 1,35 milliard de dollars sont disponibles pour l'indemnisation d'un même incident. Ce montant est à la disposition des personnes touchées, en plus de l'indemnisation que le Fonds Navire peut verser.

Note : Les montants ci-dessus sont calculés d'après une conversion monétaire. Le montant exact disponible dépendra du taux de change entre le dollar canadien et les droits de tirage spéciaux (DTS). Le DTS est l'unité de compte employée dans les conventions ainsi qu'un avoir de réserve international fondé sur un panier de cinq grandes devises mondiales.

Réunions des FIPOL

En 2025-2026, nous avons assisté en personne aux réunions du printemps et de l'automne, au cours desquelles nous avons relevé les éléments suivants :

- **Incidents impliquant les FIPOL**

  Les FIPOL traitent actuellement 15 incidents. Des nouvelles ont été données sur 8 incidents soulevant diverses préoccupations, concernant notamment des questions de compétence et de navigation inférieure aux normes, des interprétations juridiques, des accusations au pénal, ainsi que des petits pétroliers dont les frais liés aux dommages sont très élevés.



Caroline Healey, PDG et administratrice, lors de la session d'avril 2025 des FIPOL

- **Une poursuite continue d'avoir un intérêt immédiat pour nous :**

  L'incident du *Nathan E. Stewart* (Canada) : Les FIPOL et le Fonds Navire sont tous deux nommés défendeurs dans le litige découlant de cet incident survenu en 2016, à proximité de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Le litige met en jeu des réclamations visant le propriétaire du navire ainsi que le Conseil tribal de la Nation Heiltsuk et le Heiltsuk Hímás, qui a participé à une médiation cette année et prévoit prendre part à d'autres médiations l'an prochain.

- **Service à l'Organe de contrôle de gestion**

  Alfred H.E. Popp, du Canada et ancien administrateur du Fonds, continue d'être membre de l'Organe de contrôle de gestion.

- **Impact des sanctions commerciales sur le trafic maritime clandestin**

  Des navires partout dans le monde continuent de composer la « flotte clandestine » ou « flotte fantôme » mondiale, en naviguant avec leurs systèmes de localisation désactivés et prenant part à des transbordements entre navires d'hydrocarbures persistants en mer. Beaucoup ne sont pas assurés. Un déversement d'hydrocarbures par un pétrolier en dehors des eaux canadiennes pourrait exposer les FIPOL à des risques financiers et, par extension, le Fonds Navire à titre de contributeur aux FIPOL.

- **Progrès vers l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD de 2010) et du Protocole de 2010 à la Convention**

  Le Canada est partie à la Convention et au Protocole depuis 2018. En août 2025, huit États avaient ratifié la Convention. La Convention entrera en vigueur après qu'au moins douze États parties l'auront ratifiée, dont au moins quatre États dont la jauge brute cumulée est d'au moins deux millions. Les parties contributrices des États ayant ratifié la Convention doivent avoir collectivement reçu plus de 40 millions de tonnes de marchandises SNPD au cours de l'année civile précédente.

  Les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne devraient ratifier la Convention ensemble dans la première moitié de 2026. La Suède et la Finlande ont indiqué qu'elles la ratifieraient peu après. Cela signifierait que la Convention SNPD de 2010 pourrait entrer en vigueur pour tous les signataires dès 2027. *En avril 2026, au moins 12 États avaient ratifié la convention, qui entrera en vigueur le 29 novembre 2027.

- **Présentation de la responsable du projet SNPD auprès des FIPOL**

  La responsable du projet SNPD auprès des FIPOL à Londres (Royaume-Uni), Gillian Grant, a présenté un exposé sur la Convention SNPD de 2010. Elle a notamment donné un aperçu de la Convention elle-même ainsi que de certaines des délibérations qui ont eu lieu dans le cadre de son élaboration et de sa ratification. L'équipe a discuté des défis potentiels et des possibilités que la Convention pourrait présenter au Fonds Navire et à la communauté maritime dans son ensemble.

- **Versement de la contribution aux FIPOL pour 2025**

  Nous avons versé aux FIPOL 1 008 264 livres (1 872 961,25 dollars canadiens) en 2025. Cette somme représente la part du Canada dans le budget de fonctionnement des FIPOL ainsi que dans les contributions destinées au paiement des réclamations.

  Avec la somme de 65,5 millions de dollars payée par notre Fonds depuis 1989, les contributions aux FIPOL représentent notre plus grosse dépense. Généralement, notre contribution annuelle varie lorsqu'un nouvel incident lié à un pétrolier se produit; des contributions sont alors perçues pour payer les réclamations qui en résultent.

- **Collecte de données auprès des contributeurs canadiens et présentation du rapport sur les hydrocarbures du Canada**

  Nous sommes chargés de veiller à ce que les réceptionnaires canadiens d'hydrocarbures persistants par mer fournissent des renseignements sur les quantités reçues. Nous faisons un suivi des renseignements obtenus et nous examinons toute variation importante par rapport à l'année précédente, s'il y a lieu. Nous transmettons ensuite ces données aux FIPOL.

1.4. Pouvoirs d'enquête et d'exécution concernant les obligations de déclaration des contributeurs

La LRMM oblige les importateurs et les exportateurs d'hydrocarbures à déclarer les quantités d'hydrocarbures expédiées ou reçues. Ils constituent les contributeurs du Fonds Navire advenant le recouvrement de la contribution. Les renseignements fournis par les contributeurs permettent également au Canada de respecter ses obligations de déclaration en vertu des conventions mentionnées à la section 1.3 de ce rapport.

L'administrateur.rice peut inspecter les documents et les locaux des contributeurs et leur demander des renseignements (article 117.3 de la LRMM). La LRMM prévoit aussi des sanctions administratives pécuniaires à l'encontre des contributeurs en cas de non-respect de leurs obligations de déclaration.

L'administratrice n'a pas eu à utiliser ces pouvoirs cette année et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée. La mise en œuvre du régime de sanctions administratives pécuniaires a été brièvement discutée avec Transports Canada cette année; d'autres travaux seront toutefois nécessaires afin d'en formaliser le processus.

Révision du protocole d'entente avec Transports Canada sur les services administratifs

Un protocole d'entente encadre la prestation de certains services administratifs fournis par Transports Canada. Des discussions sont en cours pour renouveler les modalités du protocole d'entente et préciser les responsabilités dans la vérification des expéditions d'hydrocarbures persistants déclarées.

1.5. Reddition de comptes, transparence et communications

En plus de nos obligations de présenter des rapports, nous présentons ci-dessous un aperçu de nos activités de sensibilisation.

Promotion continue de l'accès à la justice grâce à une mobilisation active

Cette année encore, nous avons considérablement accru nos activités de sensibilisation, l'un des moyens les plus efficaces de favoriser l'accès à la justice pour les demandeurs. Par exemple, en 2025-2026, nous avons pris part à 59 conférences, webinaires, ateliers, séminaires ou événements de réseautage. Nous avons fait des présentations à 7 d'entre eux et avons participé en tant qu'exposant à un salon professionnel national et provincial achalandé.

En misant sur notre réseau existant et en saisissant de nouvelles occasions, nous avons pu multiplier les prises de parole et renforcer notre présence à titre d'exposants lors de nombreuses conférences et webinaires d'envergure. Nous avons poursuivi nos échanges avec nos principaux partenaires et établi des liens avec de nouveaux intervenants. Cette visibilité accrue, fruit de plusieurs années d'efforts de mobilisation, nous avons reçu cinq réclamations provenant de groupes rencontrés lors d'événements ou dans le cadre de rencontres ciblées.

Mobilisation stratégique des intervenants

En 2025-2026, le Fonds Navire a poursuivi ses efforts pour accroître la sensibilisation à l'échelle nationale à l'égard des droits à indemnisation, en approfondissant ses relations avec les groupes les plus impliqués dans les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures et le rétablissement. Nos efforts de mobilisation visaient à nous assurer que les communautés, les intervenants et les organisations comprennent comment obtenir l'aide du Fonds Navire lorsqu'ils engagent des frais admissibles.



Caroline Healey, PDG et administratrice, et Elise Mallette, conseillère juridique, au 37e colloque annuel sur le droit maritime de BLG

Cette année, l'une de nos principales priorités consistait à intensifier nos efforts de sensibilisation auprès de nos partenaires fédéraux, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales, ainsi que des titulaires de droits et communautés autochtones. Ces groupes jouent un rôle essentiel lors d'incidents, et nos efforts continus de mobilisation contribuent à leur fournir de l'information claire et en temps opportun sur les possibilités d'indemnisation. Nous avons également rencontré des premiers intervenants, des professionnels de l'intervention environnementale et des organismes d'intervention agréés afin de préciser comment leurs activités peuvent s'inscrire dans notre mandat d'indemnisation.

Nous avons également renforcé nos efforts de mobilisation auprès des ports, des havres et des marinas en lançant un nouveau guide d'indemnisation national adapté à leurs besoins, et en le diffusant par l'entremise de principales associations du secteur. Notre stratégie pluriannuelle contribue à améliorer l'accès à la justice auprès de tous les publics, en réduisant les lacunes d'information, en renforçant la confiance et en facilitant l'accès à notre processus d'indemnisation lorsqu'un incident survient.

État de préparation opérationnelle

En plus d'élargir nos efforts de mobilisation auprès des intervenants, nous avons amélioré notre préparation opérationnelle. L'un de nos principaux objectifs est de simplifier nos opérations, en particulier en cas d'incident engendrant un volume élevé de réclamations. Nous avons notamment participé à un exercice de simulation à Vancouver, en Colombie-Britannique, avec nos partenaires de l'ITOPF, de l'International Group of P&I Clubs et des FIPOL. L'exercice portait sur les premiers stades suivant un incident, la coordination entre les divers « payeurs » et le besoin probable d'un bureau conjoint pour traiter les réclamations. Parmi les principaux constats, nous retenons l'importance d'une stratégie globale de communication claire et d'un dialogue continu avec les communautés touchées.

À droite : Cameron Grant, directeur et avocat général, lors de la Conférence sur le leadership en matière de feux de forêt dans l'Atlantique

Ci-dessous : L'équipe du Fonds Navire, lors d'un atelier portant sur une situation impliquant un volume élevé de réclamations, à Vancouver





En 2025-2026, nos activités de sensibilisation et de communication ont visé les groupes ou secteurs suivants :

- **Partenariats fédéraux**

  Nous entretenons un vaste réseau de partenaires fédéraux, notamment plusieurs organismes et ministères étant impliqués dans une intervention en cas d'incident. Nous sommes également à l'affût des modifications législatives fédérales et autres projets. Nous sommes régulièrement invités en tant que conférenciers à des événements nationaux et à des webinaires, y compris aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).



L'équipe du Fonds Navire visite les installations de la GCC

- **Administrations locales, municipales, et gouvernements provinciaux**

  Partout au pays, plusieurs administrations locales, municipales et gouvernements provinciaux reconnaissent que les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures relèvent souvent de la compétence fédérale. Ils reconnaissent toutefois qu'ils peuvent être appelés à intervenir ou subir les conséquences d'un tel déversement. En plus de leur rôle dans la préparation aux situations d'urgence, ils contribuent de façon essentielle aux efforts de rétablissement et de communication avec les collectivités et les résidents touchés. Pour cette raison, nous avons intensifié nos efforts de mobilisation auprès des administrations municipales et des gouvernements provinciaux.



Réunion de l'équipe d'INRC avec des membres du gouvernement du Québec

En 2025-2026, nous avons renforcé notre collaboration avec des associations municipales afin d'élargir notre portée, en particulier en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Colombie-Britannique et au Québec. Par exemple, nous avons échangé avec des centaines de dirigeants locaux lors de conférences municipales. De nombreux participants se sont engagés à informer leurs dirigeants locaux, les services d'incendie et les équipes d'intervention d'urgence de leur région au sujet du Fonds Navire et des possibilités de recouvrement des coûts offertes par le Fonds.

Nous continuerons à établir des liens avec les intervenants locaux et provinciaux, et à élaborer des outils et des messages adaptés afin de les joindre de manière plus efficace.

- **Titulaires de droits autochtones, communautés et associations autochtones**

  Cette année, nous avons intensifié nos échanges directs avec les communautés inuites et celles des Premières Nations, notamment en Colombie-Britannique, dans les provinces maritimes, au Québec et au Nunavut. Les peuples autochtones entretiennent des liens étroits avec le territoire, l'eau et les ressources côtières, qui sont essentiels à leur alimentation, à leurs moyens de subsistance et à leurs pratiques culturelles. Par conséquent, les déversements d'hydrocarbures peuvent avoir des répercussions importantes sur les peuples autochtones, qui jouent également un rôle important pendant les interventions et le rétablissement à la suite d'un incident. De nombreuses communautés autochtones souhaitent donc mieux comprendre les mécanismes d'indemnisation qui leur sont accessibles. Lors des conférences et des événements, nos échanges donnent souvent lieu à des invitations à participer à des webinaires de suivi adaptés aux préoccupations propres à certaines communautés autochtones.

  Nous continuerons d'accorder la priorité à nos efforts de sensibilisation auprès des titulaires de droits autochtones et des communautés autochtones afin de renforcer ces relations et de veiller à ce qu'ils aient accès à l'information et au soutien dont ils ont besoin.

- **Premiers intervenants, professionnels de l'intervention environnementale et industrie**

  Nous avons souligné cette année, lors de nombreuses rencontres, le rôle crucial que jouent les premiers intervenants et les services d'incendie dans l'intervention initiale en cas de déversement d'hydrocarbures. Lorsqu'un navire rejette des hydrocarbures ou prend feu, ils sont souvent les premiers à intervenir sur les lieux et doivent stabiliser la situation avant que d'autres organismes, comme la GCC, prennent le relais. Ces interventions initiales peuvent être essentielles pour limiter l'aggravation des dommages et assurer le suivi de la situation.

L'équipe du Fonds Navire avec des membres du personnel de la « Western Canada Marine Response Corporation »



Grâce à ces échanges, nous avons pu mieux comprendre les difficultés auxquelles les services d'incendie locaux sont confrontés lorsqu'il s'agit de recouvrer les coûts liés à leurs interventions. En raison des budgets limités, ces frais sont souvent absorbés par les administrations locales, ce qui exerce une pression supplémentaire sur leurs ressources. En poursuivant nos échanges avec les premiers intervenants, nous espérons que les liens ainsi établis inciteront davantage d'acteurs de première ligne à présenter des demandes d'indemnisation.

- **Ports, marinas et havres**

  Les ports, les marinas et les havres sont des intervenants clés, puisqu'ils jouent souvent un rôle dans les interventions liées à un déversement d'hydrocarbures. Ils peuvent également devenir demandeurs lorsque leurs équipements et leurs infrastructures sont contaminés, ou lorsqu'un déversement perturbe leurs activités. Pourtant, depuis 1989, ils ne représentent qu'environ 5 % des réclamations soumises au Fonds Navire. Afin d'accroître la sensibilisation à leurs droits d'indemnisation, nous avons publié notre nouveau Guide d'indemnisation à l'intention des ports, des havres et des marinas et amorcé sa diffusion à l'échelle du pays.

  Nous avons poursuivi nos échanges avec des organismes tels que l'Association des administrations portuaires canadiennes et ses membres, l'Association des autorités portuaires de la Colombie-Britannique, Nautisme Québec, et le programme Ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada. Certaines des réclamations reçues cette année sont directement attribuables à nos activités de sensibilisation menées au cours des dernières années.

Activités de sensibilisation de 2025-2026

59 rencontres avec des partenaires clés et de nouveaux intervenants, notamment dans le domaine de la gestion des urgences, et avec les premiers intervenants, les groupes autochtones et les divers paliers de gouvernement.

Collaboration soutenue avec la **Garde côtière canadienne et Transports Canada dans le cadre de rencontres.**

Participation à **14 conférences, séminaires, ateliers ou webinaires, et événements de réseautage**, dont :

7 présentations à titre d'hôtes ou conférenciers invités;

1 présence à titre d'exposant dans le cadre d'un salon municipal et national à fort achalandage;

5 webinaires destinés à des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et administrations locales, ainsi qu'à des titulaires de droits autochtones, à des communautés autochtones et à l'industrie de l'intervention environnementale;

1 conférence donnée dans le cadre d'un cours universitaire en droit.

Dans l'esprit de l'organisation, nous avons poursuivi nos activités conjointes de sensibilisation avec le Fonds Rail. Par exemple, des représentants des deux fonds ont rencontré l'Organisation de gestion des situations d'urgence du Manitoba et participé au Congrès annuel et salon professionnel de la Fédération canadienne des municipalités à Ottawa. Ces événements nous ont permis d'échanger avec des décideurs et des dirigeants influents de secteurs prioritaires, de faire connaître notre nouvelle identité de marque et de renforcer notre réseau tout en approfondissant notre compréhension des besoins et des priorités régionales.



Caroline Healey, PDG et administratrice, avec les délégués de l'ITOPF à Londres, au Royaume-Uni

2. Rapport financier

En 2025-2026, le Fonds Navire a perçu 12,2 M$ en revenus d'intérêts, comparativement à 12,9 M$ en 2024-2025.

Nous avons aussi recouvré 499 k$ auprès de propriétaires de navires responsables d'incidents de pollution ou de leurs assureurs, comparativement à 505 k$ en 2024-2025.

Nos revenus d'intérêts ont diminué de 696 k$. Au total, les revenus du Fonds Navire se sont élevés à 12,7 M$ en 2025-2026, comparativement à 13,4 M$ en 2024-2025. Cette variation s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le taux d'intérêt moyen est passé de 2,96 % en 2024-2025 à 2,77 % en 2025-2026.
- Dix recouvrements ont été réalisés en 2025-2026, comparativement à treize en 2024-2025.

Nos dépenses se sont élevées à 6,8 M$, comparativement à 7,9 M$ en 2024-2025. De ce montant, 2,9 M$ correspondaient à des dépenses de fonctionnement, comparativement à 3 M$ en 2024-2025 :

- 1,7 M$ ont été versés au titre de réclamations canadiennes (y compris 332 k$ en intérêts légaux), comparativement à 1,4 M$ l'année précédente (dont 187 k$ en intérêts légaux).
- 64 k$ ont été récupérés auprès de la GCC à la suite de trop-perçus versés dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations (y compris 2 k$ en intérêts légaux).
- La provision liée aux réclamations en cours d'évaluation a diminué de 23 k$, comparativement à 265 k$ l'an passé, en raison de la diminution de la valeur totale des réclamations reçues, mais non encore traitées à la fin de l'exercice.
- Les dépenses de fonctionnement ont diminué de 40 k$. Les principaux écarts s'expliquent comme suit :
  - diminution de 50 k$ des salaires et avantages sociaux, y compris les honoraires de l'administratrice et de l'administrateur adjoint;
  - augmentation de 119 k$ des frais de consultation liés aux services maritimes, aux services d'ingénierie et aux enquêtes sur les réclamations;
  - diminution de 137 k$ des frais juridiques;
  - diminution de 71 k$ des coûts liés aux services de technologie de l'information;
  - augmentation de 119 k$ des dépenses générales de bureau et d'administration;
  - autres écarts mineurs liés à diverses catégories de dépenses.

À la fin de l'exercice, l'actif accumulé du Fonds Navire s'élevait à 432,5 M$, comparativement à 426,6 M$ en 2024-2025.

Le rapport de l'auditeur est présenté dans les états financiers ci-joints.

FONDS RAIL



Avant-propos de Steve Anderson, l'administrateur adjoint, Fonds Rail



Le Fonds Rail joue un rôle important dans la modernisation et l'intégration d'Indemnisation Navire et Rail Canada. Malgré cette évolution, notre objectif demeure inchangé : veiller à ce que les Canadiennes et Canadiens aient accès à une indemnisation juste et versée en temps opportun à la suite d'un accident ferroviaire majeur impliquant du pétrole brut. Dans cette optique, nous avons entrepris plusieurs projets importants visant à renforcer notre capacité de traitement des réclamations et d'indemnisation.

Notre équipe poursuit également le développement et le maintien de relations solides avec les principaux acteurs de l'industrie ferroviaire canadienne. Grâce à notre participation à plusieurs événements de haut niveau du secteur ferroviaire et à nos échanges directs avec les équipes responsables de l'indemnisation et des interventions d'urgence des compagnies de chemin de fer, nous avons approfondi notre compréhension du rôle du Fonds Rail dans les activités de rétablissement à la suite d'un accident.

Le Fonds Rail a continué de mettre en œuvre un programme actif de préparation opérationnelle. Au cours de la dernière année, nous avons consulté des spécialistes de l'indemnisation et de la gestion des risques afin de nous assurer que notre équipe est prête à gérer une situation donnant lieu à un grand nombre de réclamations. Nous avons aussi organisé et animé deux exercices de préparation avec nos partenaires de l'industrie de l'assurance et du gouvernement fédéral afin d'établir des processus et des procédures clairs pour les scénarios pouvant entraîner l'activation du Fonds.

L'un de nos objectifs cette année consistait à accroître la présence du Fonds Rail dans les Prairies, où l'industrie ferroviaire occupe une place particulièrement importante. Nous avons multiplié les activités de sensibilisation au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta afin de renforcer nos liens avec les administrations municipales et gouvernements provinciaux de ces provinces. Notre équipe a également rencontré plusieurs associations d'intervention d'urgence ainsi que des communautés autochtones afin de mieux faire connaître notre régime d'indemnisation.

Avec le lancement du plan stratégique d'Indemnisation Navire et Rail Canada, le Fonds Rail est appelé à renforcer ses capacités opérationnelles. Grâce à une orientation stratégique intégrée et renouvelée, notre capacité à soutenir efficacement les Canadiennes et Canadiens dans les activités de rétablissement à la suite d'un accident atteindra un niveau supérieur. Il s'agit d'une période stimulante pour l'organisation, et le Fonds Rail est bien positionné pour prendre part à la prochaine étape de l'évolution d'Indemnisation Navire et Rail Canada.

À propos du Fonds Rail

Le Fonds Rail indemnise toute personne touchée par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut et mettant en cause des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Nous contribuons à l'application du principe du pollueur-payeur au Canada, ce qui permet d'éviter que les coûts des accidents soient assumés par les contribuables.

Les Canadiennes et Canadiens peuvent obtenir une indemnisation du Fonds Rail lorsque les dommages résultant d'un accident dépassent la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer concernée.

Comme le prévoit l'annexe IV de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), cette couverture varie de 100 millions à 1 milliard de dollars, selon le volume de pétrole brut transporté par la compagnie de chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer est la première responsable de l'indemnisation des dommages et des pertes découlant d'un accident majeur impliquant du pétrole brut. Il n'est pas nécessaire de démontrer une faute ou une négligence. Lorsqu'un accident met en cause plus d'une compagnie ferroviaire, chacune d'elles est tenue de verser une indemnisation (article 152.7 de la LTC).

Une fois que la compagnie de chemin de fer a atteint sa limite de responsabilité, le Fonds Rail prend en charge toutes les réclamations admissibles restantes. Si les ressources du Fonds Rail s'avéraient insuffisantes, le ministre des Finances pourrait autoriser l'octroi de fonds supplémentaires à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

Le Fonds Rail est financé par une contribution imposée aux expéditeurs de pétrole brut. Cette contribution prend la forme de redevance perçue sur chaque tonne de pétrole brut transportée par chemin de fer (articles 155.3, 155.4 (1), 113 (2.1) de la LTC).

Le présent rapport porte sur l'exercice allant du 1er avril 2025 au 31 mars 2026.

Il s'agit du 10e rapport annuel sur les activités du Fonds Rail.

Dans le reste du 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.

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 LTC.

Vue d’ensemble de 2025-2026

Aucun accident n'a entraîné l’activation du Fonds Rail. Nous n'acceptons donc aucune réclamation pour le moment. Nous avons toutefois continué de suivre l’évolution de quatre accidents survenus par le passé afin d’évaluer toute incidence éventuelle sur le régime d'indemnisation.

Nous avons poursuivi nos efforts de préparation et réalisé des progrès soutenus à l’égard des objectifs suivants :

Renforcement de nos relations avec les compagnies de chemin de fer

Nous avons maintenu des liens étroits avec les principaux acteurs de l’industrie ferroviaire et participé à plusieurs événements d’envergure organisés par le secteur. Au cours de la dernière année, le Fonds Rail a également poursuivi ses échanges directs avec plusieurs compagnies de chemin de fer.

Tenue de deux exercices de préparation

Nous avons réalisé deux exercices fondés sur des scénarios afin de mettre à l’épreuve nos protocoles de gestion des réclamations et nos délais d’intervention.

Préparation à la gestion des réclamations

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec des experts en sinistres afin d’obtenir des conseils stratégiques sur divers aspects de la gestion des réclamations. Nous avons aussi mis à jour nos protocoles de gestion des réclamations.

Approfondissement de notre expertise en matière de réclamations complexes

Nous avons poursuivi nos échanges avec l’industrie de l’assurance et différents organismes gouvernementaux afin d’identifier les meilleures pratiques en matière d’évaluation de réclamations complexes.

Renforcement de notre état de préparation grâce à des travaux de recherche ciblés

Nous avons mené d’importants travaux de recherche afin d’accroître nos connaissances sur les enjeux susceptibles de survenir à la suite d’un accident.

Accroissement de notre visibilité grâce à nos activités de sensibilisation et de communication

Nous avons maintenu une présence soutenue partout au Canada grâce à nos activités de sensibilisation. Nous avons également continué de renforcer nos relations avec de nombreux secteurs d’activité, y compris avec les différents paliers de gouvernement.

En 2025-2026, la contribution a été fixée à 2,12 $ la tonne. **Nous avons perçu 1,92 M$ en contributions, ce qui correspond à 907 000 tonnes** de pétrole brut.

Au 31 mars 2026, le Fonds Rail avait accumulé **plus de 115 millions de dollars.**

3. Rapport sur les activités

Le présent rapport sur les activités est structuré selon les principaux éléments du mandat du Fonds Rail prévus par la LTC :

- évaluer et payer les réclamations (articles 154.6 et 155);
- veiller à la tenue adéquate des dossiers et des systèmes (article 155.92);
- présenter au ministre des Transports un rapport annuel destiné à être déposé au Parlement (article 155.93).

3.1. 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 découlant d'un accident dépassent la limite de responsabilité de la compagnie de chemin de fer impliquée.

3.1.1. Suivi des accidents

Nous assurons le suivi des accidents en examinant les avis transmis par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).

En 2025-2026, aucun nouvel accident n'a été ajouté à notre liste de suivi.

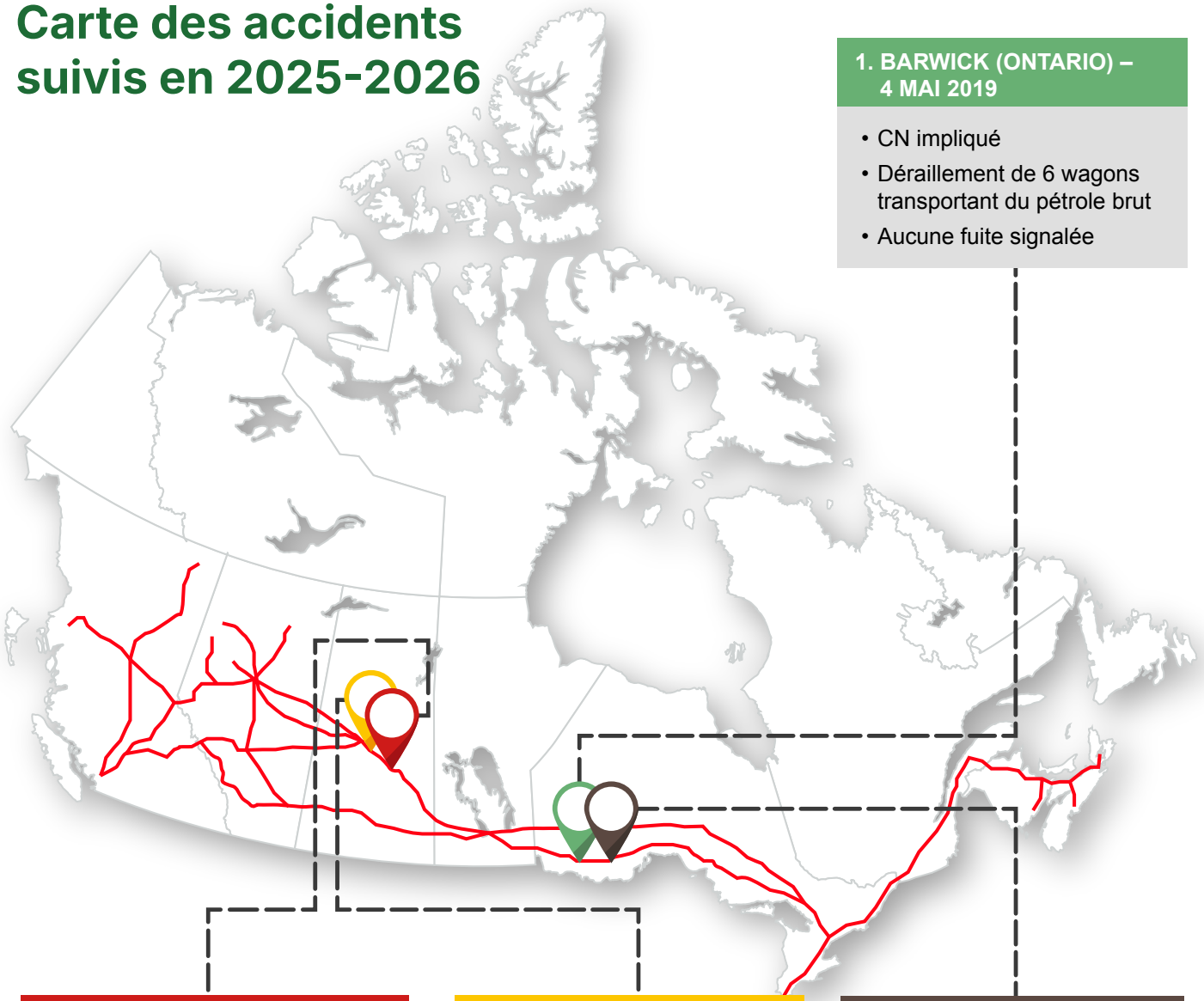
Nos dossiers de suivi demeurent ouverts pendant six ans pour les raisons suivantes :

- lorsqu'une poursuite est intentée contre une compagnie de chemin de fer, l'administrateur.rice devient partie au litige en vertu de la loi.
  - Cette situation ne s'est jamais produite depuis la création du Fonds Rail.
- Puisque la compagnie de chemin de fer responsable d'un accident demeure la première source d'indemnisation, nous conservons ces dossiers afin de pouvoir orienter les demandeurs potentiels vers le service des réclamations de la compagnie concernée.

Expiration des délais de prescription pour les accidents faisant l'objet d'un suivi

Au cours de l'exercice 2025-2026, les délais de prescription applicables à quatre accidents suivis par le Fonds Rail sont venus à échéance. Depuis l'expiration du délai de prescription lié à l'accident de Emo, survenu en Ontario le 18 février 2026, le Fonds Rail n'assure plus le suivi actif d'aucun accident.

Carte des accidents suivis en 2025-2026



1. BARWICK (ONTARIO) – 4 MAI 2019

- CN impliqué
- Déraillement de 6 wagons transportant du pétrole brut
- Aucune fuite signalée

2. GUERNSEY (LANIGAN) (SASKATCHEWAN) – 9 DÉCEMBRE 2019

- CPKC impliqué
- Environ 1,5 million de litres du pétrole brut déversés à partir de 19 wagons
- Aucun cours d'eau contaminé
- Enquête du BST terminée (R19W0320)

3. GUERNSEY (SASKATCHEWAN) – 6 FÉVRIER 2020

- CPKC impliqué
- Déraillement de 32 wagons, dont 19 ont pris feu
- Environ 1,6 million de litres de pétrole brut déversés
- Évacuation de 85 résidents
- Enquête du BST terminée (R20W0025)

4. EMO (ONTARIO) – 18 FÉVRIER 2020

- CN impliqué
- Déraillement de 26 wagons transportant du pétrole brut
- Environ 320 000 litres de pétrole brut déversés à partir de 6 wagons
- Évacuation de 6 résidences
- Enquête du BST terminée (R20W0031)

Les résumés des accidents sont disponibles sur notre site Web.



Chantal Guénette, directrice, faisant une présentation, lors de la conférence de « Association of Manitoba Municipalities » à Winnipeg

3.1.2. État de préparation

En cas d'accident ferroviaire majeur, nous devrons déployer les ressources nécessaires pour recevoir les réclamations, les évaluer, verser les indemnités et, au besoin, assurer notre représentation devant les tribunaux. À cette fin, nous avons élaboré et mis en œuvre un plan d'action couvrant les différentes dimensions de notre préparation opérationnelle.

Cette année, nous avons poursuivi nos travaux dans les domaines suivants :

Gestion d'un volume élevé de réclamations

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec des experts en sinistres qui nous ont fourni des conseils stratégiques sur une vaste gamme d'enjeux liés aux réclamations. Nous travaillons avec eux afin de perfectionner nos procédures de gestion d'un volume élevé de réclamations, en tirant notamment des enseignements de catastrophes d'envergure, y compris de désastres environnementaux. Nous continuons également de suivre l'évolution des pratiques au sein de l'industrie de l'assurance.

L'été dernier, nous avons organisé un exercice de préparation avec des experts en sinistres. Cet exercice avait pour objectif d'évaluer notre état de préparation en matière de traitement des réclamations et de vérifier l'interopérabilité de nos processus avec ceux des experts en sinistres, en mettant à l'épreuve le cheminement des réclamations. L'exercice a permis de valider notre programme d'exercices et d'acquérir de l'expérience en vue des prochains exercices.

Nous avons continué de participer à des démonstrations de plateformes de gestion des réclamations afin de mieux comprendre les meilleures pratiques du secteur en matière de traitement efficace des réclamations. Nous avons aussi modernisé notre documentation relative à la gestion des réclamations afin qu'elle soit plus claire, plus accessible et plus facile à utiliser.

Ententes avec les compagnies de chemin de fer concernant le transfert des réclamations

Nous maintenons actuellement six protocoles d'entente avec des compagnies de chemin de fer et une association du secteur. Ces



L'équipe du Fonds Rail avec le groupe « CSX Transportation »

ententes constituent un élément essentiel de notre préparation opérationnelle et permettent au Fonds Rail de remplir son mandat. Chaque entente établit un protocole encadrant le transfert des réclamations de la compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident vers le Fonds Rail. Nous poursuivons nos efforts afin que cette transition se déroule le plus harmonieusement possible et que les demandeurs puissent recevoir une indemnisation juste et dans des délais raisonnables.

Analyse de nos délais d'activation

Nous avons mené un exercice de préparation en collaboration avec la Direction générale de la politique des transports terrestres de Transports Canada. Cet exercice visait à examiner le rôle du Fonds Rail à la suite d'un accident ferroviaire majeur, les délais d'activation et d'intervention applicables au Fonds, ainsi que nos obligations en vertu de la LTC et de nos ententes avec Transports Canada. L'exercice nous a permis de discuter des questions qui demeuraient en suspens et d'établir des mesures de suivi concrètes afin d'améliorer nos processus. Il nous a aussi donné l'occasion de mettre à l'épreuve d'autres composantes de notre programme d'exercices et d'élaborer de nouveaux outils de référence pour les prochains exercices.



L'équipe d'INRC lors de la conférence de la Fédération canadienne des municipalités à Ottawa

Liste de vérification pour les administrations locales

Nous avons continué à diffuser une liste de vérification destinée aux administrations municipales, locales et autochtones. Cet outil les aide à intégrer le recouvrement des coûts à leur planification des interventions en cas d'accident. En suivant les étapes proposées, les demandeurs peuvent faciliter le traitement de leurs réclamations.

Préparation et recherche

Notre préparation comprend :

- l'analyse et l'interprétation des dispositions de la LTC, comme la perte de valeur de non-usage liée à une ressource publique et les pertes non économiques;
- la réalisation de travaux de recherche juridique liés à notre mandat, notamment :
  - les réclamations complexes découlant de déraillements et de catastrophes environnementales passés;
  - l'articulation entre le Fonds Rail et les 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*, et la façon dont d'autres tribunaux administratifs prennent cette déclaration en considération;

- le maintien de liens étroits avec la communauté juridique, notamment avec l'Association du Barreau canadien et le Conseil des tribunaux administratifs canadiens.

3.1.3. Défis et possibilités

Cette année, dans le cadre de nos efforts continus de préparation opérationnelle, nous avons relevé plusieurs défis, mis en œuvre de nouvelles solutions et saisi diverses occasions, notamment dans les domaines suivants :

Perception de l'ensemble des contributions sur pétrole brut transporté par chemin de fer

Nous avons reçu de Transports Canada l'attestation annuelle confirmant l'exactitude des contributions perçues sur le transport de pétrole brut transporté par rail. Cette vérification joue un rôle essentiel dans le maintien de l'intégrité du régime de contribution.

Mise en place d'un programme permanent d'exercices

Nous avons poursuivi nos efforts afin de maintenir notre capacité à activer le Fonds Rail, à recevoir et à évaluer les réclamations, et à verser les indemnités. Les membres de l'équipe du Fonds Rail ont suivi une formation sur la conception d'exercices et ont mis ces compétences en pratique en élaborant deux exercices de préparation au cours de la dernière année. Ces exercices s'inscrivent dans un programme plus vaste visant à mettre à l'épreuve différents aspects de notre état de préparation afin de mieux nous préparer à un scénario nécessitant l'activation du Fonds Rail.

Poursuite et promotion de l'accès à la justice grâce à des activités de sensibilisation soutenues

Cette année, notre équipe a maintenu une présence active auprès de ses principaux publics cibles. Nous avons participé à de nombreuses conférences, ce qui a contribué à accroître la notoriété du Fonds Rail dans plusieurs secteurs clés. En nous appuyant sur notre réseau et en saisissant de nouvelles occasions de sensibilisation, nous avons multiplié les rencontres, les présentations données et les activités de prise de parole auprès de nombreux groupes. En 2025-2026, nos activités de sensibilisation et de communication ont principalement visé les groupes et secteurs suivants :

- **Partenariats fédéraux**

  Nous entretenons un vaste réseau de partenaires fédéraux, comprenant plusieurs organismes et ministères qui seraient appelés à jouer un rôle lors d'un accident ferroviaire. Cette collaboration favorise une compréhension commune des rôles et responsabilités de chacun et contribue à assurer une intervention coordonnée. Elle nous permet aussi de demeurer informés des initiatives fédérales pertinentes menées et nous offre parfois l'occasion de prendre la parole lors d'événements et de webinaires d'envergure nationale, améliorant ainsi notre visibilité.

- **Administrations locales, municipales, et gouvernements provinciaux**

  Partout au Canada, les municipalités reconnaissent que les accidents ferroviaires représentent un risque pour la population, les biens et propriétés, l'environnement et l'économie locale. Au-delà de leur rôle en matière de préparation aux situations d'urgence, les municipalités et les gouvernements provinciaux jouent également un rôle important dans les activités de rétablissement et dans les communications avec les collectivités et résidents touchés. Conscients de cette réalité, nous avons poursuivi l'élargissement de nos activités de sensibilisation auprès des administrations municipales et gouvernements provinciaux.

  En 2025-2026, nous avons collaboré avec plusieurs associations municipales afin d'accroître notre portée. À titre d'exemple, nous avons échangé avec des centaines de dirigeants locaux lors de conférences municipales. Lors de nos déplacements, nous cherchons à rencontrer des représentants municipaux et provinciaux afin de favoriser de futures occasions de collaboration et de dialogue.

  Nous continuerons de solliciter l'avis des administrations locales dans l'élaboration de nouveaux outils et dans nos efforts visant à maintenir un processus d'indemnisation juste et efficace.



Chantal Guénette, directrice, lors de la Conférence sur les risques publics des municipalités de l'Alberta

- **Titulaires de droits autochtones et communautés autochtones**

  Au Canada, de nombreuses communautés autochtones sont traversées ou bordées par des lignes ferroviaires de transport de marchandises. Par conséquent, ces communautés sont considérées comme des demandeurs potentiels en cas d'incident.

  En 2025-2026, nous avons poursuivi nos activités de sensibilisation auprès des Autochtones. Nous avons notamment participé à la Conférence sur la sécurité publique autochtone, où nous avons animé une présentation et tenu un kiosque d'information. Grâce à nos échanges directs avec les titulaires de droits autochtones et les membres de communautés autochtones, nous avons pu mieux comprendre leurs préoccupations quant aux effets à long terme des accidents ferroviaires sur les terres, les ressources et les modes de vie autochtones. Les commentaires et les questions soulevés lors de ces échanges contribuent directement à l'évolution de notre approche.

  Ces activités ont également renforcé notre compréhension du lien étroit entre la santé environnementale et les droits des



Chantal Guénette, directrice, et Matt Henrie, analyste des politiques, lors de la conférence de la « SEPA » à Waskesiu Lake, en Saskatchewan

peuples autochtones, une considération particulièrement importante dans l'évaluation des réclamations pouvant découler d'un accident survenu sur des terres autochtones.

- **Professionnels et industrie de l'intervention d'urgence**

  La gestion des urgences repose sur quatre phases : la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement. Nous avons intensifié nos efforts afin d'être reconnus comme un acteur clé de la phase de rétablissement, tout en contribuant aux activités de préparation. Cette année, nous avons participé en tant que conférenciers invités à plusieurs conférences et webinaires réunissant des professionnels de l'intervention d'urgence provenant de différents paliers de gouvernement et de l'industrie, avec une attention particulière portée à l'Alberta, au Manitoba, à la Saskatchewan, à l'Ontario, au Québec et à la Colombie-Britannique.

- **Industrie ferroviaire**

  Établir des relations solides avec l'industrie ferroviaire demeure notre priorité. Notre objectif est d'assurer une transition fluide des réclamations et de soutenir les Canadiennes et Canadiens lorsqu'ils en ont le plus besoin. Pour atteindre cet objectif, nous avons collaboré activement auprès du secteur ferroviaire par l'intermédiaire de plusieurs initiatives. En plus de participer à diverses conférences, nous avons contribué aux échanges de l'industrie par différents canaux.

  Nous avons continué de collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres. Nous avons participé cette année à la conférence RailCAN25 à Ottawa ainsi qu'à la conférence virtuelle Women in Rail, qui nous ont donné l'occasion d'échanger avec des acteurs clés de l'industrie ferroviaire. L'équipe du Fonds Rail a aussi poursuivi sa collaboration avec l'industrie afin de faire progresser plusieurs projets.



L'équipe d'INRC en compagnie d'Eric Harvey, PDG de l'ACFC, lors de la conférence RailCAN25 à Ottawa

- **Secteur des assurances, des affaires juridiques et de la gestion des risques**

  Nous avons continué à tirer parti de l'expertise de l'industrie ferroviaire et de ses spécialistes en matière de gestion d'un volume élevé de réclamations. Nous avons assisté à diverses présentations portant sur les meilleures pratiques de coordination des réclamations à la suite d'un accident majeur. Nous avons rencontré des personnes-ressources de l'industrie de l'assurance afin d'examiner les meilleures façons de traiter les réclamations complexes.

Mobilisation stratégique des intervenants

En 2025-2026, Indemnisation Navire et Rail Canada s'est concentrée à renforcer la sensibilisation à l'égard des droits à indemnisation partout au pays en approfondissant ses relations avec les groupes les plus impliqués dans les interventions d'urgence à la suite d'un déraillement ainsi qu'avec les demandeurs potentiels. Nos activités de sensibilisation visaient à s'assurer que les collectivités, les intervenants et les organisations comprennent comment accéder au Fonds Rail.

Cette année, l'une de nos principales priorités était d'échanger avec les acteurs de la gestion des urgences, les secteurs de l'assurance et des affaires juridiques, les représentants des compagnies de chemin de fer et leurs associations ainsi que les groupes autochtones. En faisant mieux connaître le Fonds Rail, son mandat et les mécanismes de présentation des réclamations, nous avons contribué à renforcer l'accès à la justice et à consolider nos relations avec les intervenants.

Ces objectifs nous ont permis d'évaluer notre état de préparation à la gestion des réclamations. Nous avons tiré des enseignements des échanges avec les premiers intervenants et les responsables de la gestion des urgences, répondu aux questions soulevées à propos du régime d'indemnisation, et approfondi sa compréhension des besoins particuliers de ce secteur et des collectivités susceptibles d'être touchées par un accident. Enfin, nous avons aussi œuvré en faveur de la réconciliation afin de veiller à ce que les valeurs du Fonds Rail se reflètent dans nos procédures et nos communications.

État de préparation opérationnelle

Parallèlement à nos activités soutenues de mobilisation auprès des intervenants, nous avons testé notre état de préparation opérationnelle à plusieurs reprises cette année au moyen d'exercices ciblés réalisés avec des intervenants clés. Nous avons approfondi nos relations de travail avec les principaux intervenants clés des secteurs de l'assurance et de l'expertise en sinistres, ainsi qu'avec nos partenaires fédéraux qui seraient appelés à gérer les interventions à la suite d'un déraillement. Nous avons consacré des efforts importants à la refonte de notre manuel des réclamations et de nos procédures de préparation au traitement des réclamations, afin de les rendre plus simples et accessibles et de permettre aux demandeurs d'avoir équitablement accès à une indemnisation, sans contraintes indues.



Steve Anderson, administrateur adjoint, et Chantal Guénette, directrice, visitent le laboratoire CanmetÉNERGIE, Devon AB

4. Rapport financier – Sommaire

En 2025-2026, le Fonds Rail a perçu 1,92 M$ en contributions, comparativement à 2,9 M$ en 2024-2025. De plus, les revenus d'intérêt générés ont atteint 3,1 M$ en 2025-2026, comparativement à 3,2 M$ en 2024-2025.

Nos revenus ont diminué de 1,18 M$ en 2025-2026 par rapport à l'exercice précédent :

- Une diminution de 35 % du volume de pétrole brut assujetti à la contribution et transporté par chemin de fer a été compensée par une hausse de 2,42 % de la contribution en 2025. La contribution a augmenté de 0,05 $ pour atteindre 2,12 $ la tonne.

Nos revenus d'intérêts ont diminué de 167 k$ en 2025-2026. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des taux d'intérêt moyens, qui s'élevaient à 2,86 % (variant entre 2,67 % et 3,09 %) en 2025-2026, comparativement à 3,13 % en 2024-2025.

Nos dépenses de fonctionnement se sont élevées à 1,7 M$ en 2025-2026, comparativement à 1,6 M$ l'exercice précédent. Ce montant comprend 171 k$ en honoraires versés à l'administratrice et l'administrateur adjoint, comparativement à 137 k$ en 2024-2025.

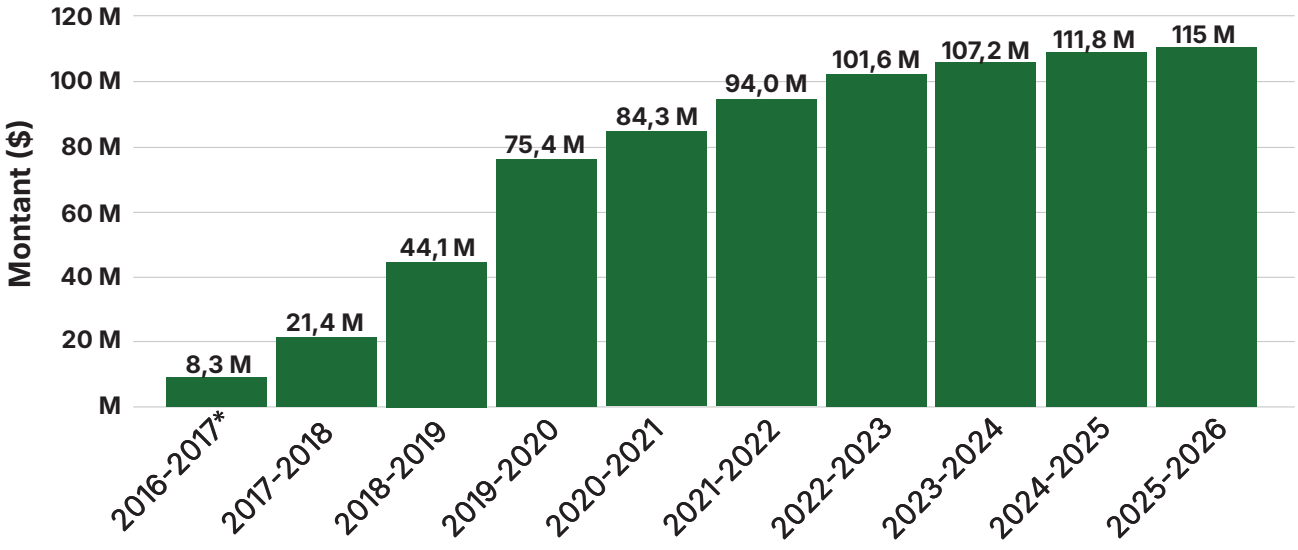
L'augmentation des dépenses de fonctionnement s'explique principalement par :

- la hausse des frais de consultation;
- la part des coûts administratifs provenant d'une base de coûts commune partagée avec le Fonds Navire, qui a représenté en moyenne 40 % des dépenses en 2025-2026, soit la même proportion qu'en 2024-2025, conformément aux facteurs de répartition des coûts communs.

À la fin de l'exercice, le Fonds Rail affichait un excédent accumulé de 115 M$, comparativement à 111,8 M$ au 31 mars 2025.

Le rapport de l'auditeur est présenté dans les états financiers ci-joints.

Figure 10
Solde accumulé du Fonds Rail par exercice financier



* L'exercice 2016-2017 ne couvrait pas une année complète.

Point sur les services corporatifs

Départ à la retraite de Ross Miller

Après cinq années de service au sein de l'organisation, nous avons souligné le départ à la retraite de Ross Miller, directeur des services corporatifs. Au cours de son mandat, Ross a piloté de nombreux projets et contribué à plusieurs améliorations importantes pour l'organisation. Nous le remercions sincèrement pour son engagement et sa précieuse contribution, et lui souhaitons beaucoup de succès dans ce nouveau chapitre de sa vie.

Bienvenue à Robin Ramrup

Nous sommes ravis d'accueillir Robin Ramrup au poste de directeur des finances et des services corporatifs. Cadre supérieur en finances comptant plus de 25 ans d'expérience dans les secteurs privés et sans but lucratif, Robin apporte à l'organisation une expérience pertinente qui contribuera à la mise en œuvre de notre plan stratégique et au succès de l'organisation. Robin est titulaire d'un MBA, et des titres de CPA et IAS.A.



Examen spécial

L'examen spécial est une exigence de la LRMM pour le Fonds Navire et de la LTC pour le Fonds Rail. Cet examen doit être réalisé par un auditeur indépendant au moins tous les cinq ans. Cette année, nous avons harmonisé les examens du Fonds Navire et du Fonds Rail afin qu'ils soient réalisés simultanément et portent sur la période de 2020-2025.

L'examen a conclu que les éléments probants recueillis ne permettaient pas de démontrer de manière suffisante que les systèmes et les processus requis fonctionnaient comme prévu. Il a également mis en lumière certaines faiblesses dans la conception et l'application des mécanismes de contrôle de gestion durant la période examinée, notamment l'absence d'une stratégie organisationnelle formelle et d'un processus structuré de planification budgétaire. En conséquence, le rapport a formulé une opinion défavorable. Il importe toutefois de souligner que cette opinion défavorable concerne principalement le degré de maturité et de documentation des systèmes et pratiques de gestion, et non l'intégrité financière de l'organisation.

Depuis l'entrée en fonction de l'actuelle administratrice, nous avons pris des mesures concrètes pour renforcer la gouvernance de l'organisation. Parmi celles-ci figurent l'achèvement du plan stratégique, ainsi que l'instauration d'un processus formel de planification annuelle et de budgétisation qui entrera en vigueur à compter de l'exercice 2026-2027. Nous avons également entrepris des démarches concrètes afin

de renforcer notre collaboration avec Transports Canada et les autres intervenants concernés, d'améliorer et d'uniformiser le traitement des réclamations, et d'élaborer une approche structurée pour la gestion d'un volume élevé de réclamations. Ensemble, ces initiatives contribueront à mieux préparer l'organisation en vue de la prochaine période d'examen spécial.

Lancement du plan stratégique

À l'issue d'un processus rigoureux et approfondi, nous avons achevé les travaux préparatoires du plan stratégique d'Indemnisation Navire et Rail Canada. Ce plan s'appuie sur une évaluation de la situation actuelle de l'organisation ainsi que sur un atelier de planification stratégique qui ont permis de préciser notre contexte opérationnel, de mettre à jour notre mission et notre vision, et de définir nos objectifs stratégiques sur une base pluriannuelle.

Au cours des cinq prochaines années, le plan stratégique sera guidé par trois objectifs stratégiques :

- **Excellence en matière de gestion des réclamations :** Améliorer la qualité du traitement des réclamations et les délais d'indemnisation tout en consolidant notre capacité à gérer un volume élevé de réclamations. Les principales mesures prévues comprennent la mise à jour des manuels de réclamations du Fonds Navire et du Fonds Rail, la mise en place d'un processus numérique de traitement des réclamations, le renforcement des normes de révision ainsi que l'amélioration de la gouvernance de l'information.
- **Organisation hautement performante :** Renforcer la capacité des personnes, la culture et les systèmes internes grâce à une stratégie de gestion des effectifs et des ressources humaines, au renouvellement des pratiques de gestion de la performance et de reconnaissance au travail, à l'amélioration des processus de planification et de budgétisation, à une gouvernance stratégique claire ainsi qu'à des rapports de transparence.
- **Accès à la justice :** Réduire les obstacles auxquels font face les demandeurs en augmentant la sensibilisation grâce à des activités de sensibilisation ciblées, en offrant des outils et des directives employant un langage clair, et en améliorant la façon dont les décisions sont communiquées.

Ce plan stratégique prévoit un modèle de gouvernance dirigé par un comité directeur chargé de sa mise en œuvre et appuyé par différentes équipes internes et externes. Il recense également les principaux risques liés aux ressources, à la clarté du processus décisionnel, aux intervenants, aux technologies, au cadre réglementaire et à la portée des activités. La gestion sera assurée par des processus décisionnels clairs, une planification diligente et un suivi continu. La version finale du plan comprendra des objectifs mesurables, des échéanciers et des indicateurs de rendement afin de soutenir sa mise en œuvre et d'assurer une reddition de comptes efficace.

Améliorations de la gestion de l'information

Nous avons réalisé un projet d'amélioration de notre environnement Microsoft SharePoint, afin d'optimiser la façon dont l'organisation sauvegarde, classe, utilise et gère l'information. Nous avons également déployé Harmon.ie, un logiciel qui facilite le classement des courriels et des pièces jointes dans SharePoint et permet de consulter plus efficacement les métadonnées associées aux courriels.

Programme étudiant

Nous avons de nouveau mené avec succès notre programme étudiant à l'été 2025. Pour l'été 2025, nous avons pris des mesures afin de rendre notre processus d'embauche plus équitable pour les étudiants autochtones, en tenant compte des commentaires recueillis lors de nos échanges avec des titulaires de droits autochtones. Nous avons collaboré avec plusieurs universités canadiennes afin de faire connaître notre offre d'emploi auprès de leurs groupes étudiants autochtones. Les étudiants ont réalisé plusieurs grands projets de recherche, participé à un exercice de préparation, et contribué de façon concrète à l'avancement du mandat de l'organisation.

Engagement communautaire

Cette année encore, les membres de notre personnel ont fièrement appuyé la Banque d'alimentation d'Ottawa en faisant preuve d'une grande générosité, contribuant concrètement au mieux-être des personnes dans le besoin. Dans le cadre de la collecte de fonds des Fêtes, les dons recueillis auprès des employés ont plus que triplé les objectifs fixés, tant pour les dons d'argent que pour les dons de denrées non périssables. Les résultats obtenus témoignent de l'engagement de notre personnel et de sa volonté d'avoir un impact positif dans la collectivité. Notre équipe a également participé à une journée de nettoyage des berges de la rivière des Outaouais. Les participants ont contribué à retirer des déchets et des débris du rivage, participant ainsi à la revitalisation de cet écosystème naturel.

Transparence et reddition de comptes

En vertu de la LRMM et de la LTC, l'administrateur.rice doit présenter au ministre des Transports un rapport annuel de ses activités de l'année, y compris ses résultats financiers. Le rapport financier figure à la partie 2 du présent rapport.

Nous avons également des obligations de déclaration en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* (LAI) et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (LPRP) :

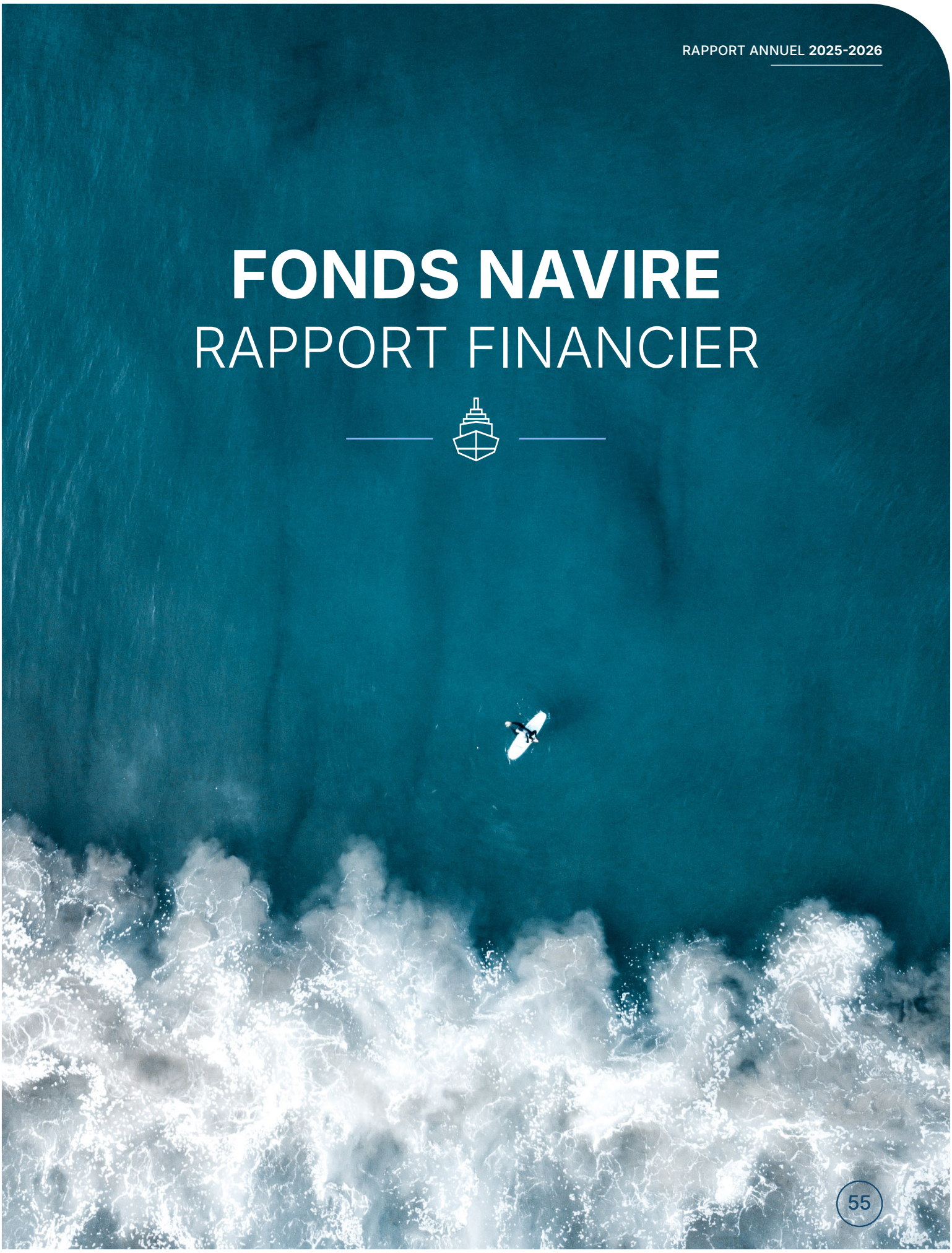
- nous n'avons reçu aucune demande officielle d'accès à l'information. Nous avons reçu sept demandes informelles adressées au Fonds Navire;
- nous avons reçu une demande officielle de renseignements personnels adressée au Fonds Rail. Aucune demande informelle n'a été reçue.

En plus de nos obligations de déclaration prévues par la LRMM, la LTC, la LAI et la LPRP, nous considérons que la transparence, les communications et la sensibilisation font partie intégrante de notre mandat.



L'équipe d'INRC lors de la journée de nettoyage de la rivière des Outaouais

FONDS NAVIRE
RAPPORT FINANCIER



CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2026

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

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
Informations additionnelles	12

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'administratrice de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2026, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

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 2026, 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 10, 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 d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Caisse ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

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

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

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influer 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 15 juin 2026

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2026

	2026	2025
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	**441 146 953 $**	435 619 821 $
Intérêts courus à recevoir	**1 101 537**	950 845
Remboursement du trop-perçu des indemnisations accélérées	**-**	25 555
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	**548 707**	371 727
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**442 797 197**	436 967 948
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	**279 098**	367 764
Provision pour demandes sous révision (note 4)	**10 053 725**	10 030 152
TOTAL DES PASSIFS	**10 332 823**	10 397 916
ACTIFS FINANCIERS NETS	**432 464 374**	426 570 032
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	**28 499**	63 077
EXCÉDENT ACCUMULÉ	**432 492 873 $**	426 633 109 $

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 DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTAT DES RÉSULTATS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2026

	2026	2025
PRODUITS		
Intérêts	**12 154 525 $**	12 850 986 $
Recouvrements liés à des réclamations et des demandes déjà réglées	**498 707**	505 423
	12 653 232	13 356 409
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	**23 573**	265 473
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	**1 492 537**	1 089 799
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	**160 241**	276 129
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	**324 501**	170 014
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	**7 884**	17 115
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 7)	**1 868 828**	3 120 759
	3 877 564	4 939 289
	8 775 668	8 417 120
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	**1 786 675**	1 839 180
Frais de consultation (annexe B)	**560 111**	441 295
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	**150 291**	167 157
Déplacements	**115 016**	47 682
Loyer	**105 002**	105 434
Frais juridiques	**132 177**	269 140
Frais d'audit	**19 210**	18 645
Amortissement des immobilisations	**47 422**	67 723
	2 915 904	2 956 256
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**5 859 764**	5 460 864
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**426 633 109**	421 172 245
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	**432 492 873 $**	426 633 109 $

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2026

	2026	2025
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**5 859 764 $**	5 460 864 $
Acquisition d'immobilisations	**(12 844)**	(32 302)
Amortissement des immobilisations	**47 422**	67 723
	34 578	35 421
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	**5 894 342**	5 496 285
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**426 570 032**	421 073 747
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	**432 464 374 $**	426 570 032 $

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2026

	2026	2025
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	**5 859 764 $**	5 460 864 $
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	**47 422**	67 723
	5 907 186	5 528 587
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Intérêts courus à recevoir	**(150 692)**	235 479
Remboursement du trop-perçu des indemnisations accélérées	**25 555**	(25 555)
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	**(176 980)**	(66 251)
Créditeurs et frais courus	**(88 666)**	74 056
Provision pour demandes sous révision	**23 573**	265 473
	(367 210)	483 202
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	**(12 844)**	(32 302)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	**5 527 132**	5 979 487
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**435 619 821**	429 640 334
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**441 146 953 $**	435 619 821 $

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) fut créée le 24 avril 1989 par des modifications de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse est régie par la Partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) modifiée par les Lois du Canada, 2009, chapitre 21.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Méthode de comptabilité

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

Estimations comptables

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

Constatation des produits

Les revenus d'intérêts sont constatés lorsqu'ils sont gagnés. Les recouvrements liés à des demandes déjà réglées sont constatés lorsqu'ils sont reçus.

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	5 ans

Constatation de la provision pour demandes sous révision

Les provisions pour demandes d'indemnisation sont estimées et constatées lorsqu'une demande formelle est soumise par le demandeur et que celle-ci est dûment reçue par la Caisse.

Constatation de la contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

La Caisse constate sa contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lorsque le montant est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Conversion des devises étrangères

Les éléments d'actif et de passif monétaires sont convertis au cours de change à la date de clôture. Les autres éléments d'actif et de passif sont convertis au cours de change en vigueur à la date de l'opération. Les produits et les charges sont convertis au cours de change en vigueur à la date de l'opération. Les gains et les pertes de change sont inclus dans les résultats de l'exercice.

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.

Les actifs financiers évalués au coût après amortissement se composent du solde de compte auprès du Receveur général du Canada, des intérêts courus à recevoir et des avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées.

Les passifs évalués au coût après amortissement se composent des créditeurs et frais courus.

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 Transport Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRMM, 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 2,59 % et 2,94 % (2025 : 2,57 % et 3,54 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2026 était de 2,77 % (2025 : 2,96 %).

4. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes liées au processus de révision des demandes, il est possible que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 10 053 725 $ (2025 : 10 030 152 $) a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2026 pour lesquelles la révision n'était pas encore complétée. La provision est basée sur les estimations de la direction et supportée par des faits historiques. Tout ajustement subséquent déterminé par des examens additionnels sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel les demandes seront examinées.

Provision pour demandes sous révision

Au 31 mars 2026, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 13 449 $ (2025 : 1 359 041 $) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 10 040 276 $ (2025 : 8 671 111 $) provisionné pour des réclamations reçues et non traitées.

5. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2026	2025
Équipement informatique	**404 517 $**	**385 187 $**	**19 330 $**	46 829 $
Mobilier et équipement	**233 130**	**224 750**	**8 380**	14 671
Améliorations locatives	**642 200**	**641 411**	**789**	1 577
	1 279 847 $	**1 251 348 $**	**28 499 $**	63 077 $

6. 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 exposée 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 4 383 834 $ l'excédent de l'exercice.

7. ÉVENTUALITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires peut être tenue de verser des contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, lesquelles sont déterminées par les Fonds. Les montants contribués sont utilisés pour le paiement de demandes d'indemnisation émanant de la juridiction des états contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de cette contribution dépend du nombre de demandes d'indemnisation reçues par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, résultant en une somme à payer qui varie d'année en année. En raison de cette volatilité, la direction a déterminé que cette contribution ne peut être estimée de façon raisonnable d'année en année. Le montant de la contribution est payé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2026, la Caisse a été tenue de verser une somme de 1 868 828 $ (2025 : 3 120 759 $) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Depuis le 18 décembre 2018, la Caisse d'indemnisation n'a plus de limite de responsabilité par incident. De plus, en date du 1 avril 2026, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 64,63 sous (2025 : 63,05 sous) par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importée au Canada ou expédiée d'un endroit au Canada, sur un navire. La responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement selon l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

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.

8. 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.

Loyer

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 176 201 $ (2025 : 176 201 $) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie, 71 199 $ (2025 : 72 526 $) a ensuite été facturé à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 176 201$ à TPSGC pour la location d'espaces de bureaux en vertu d'un bail venant à échéance le 31 mars 2029. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 31 946 $ (2025 : 31 831 $) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant 1 547 427 $ (2025 : 1 391 862 $) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2026	2025
Services administratifs, salaires et frais de bureau	**1 476 228 $**	1 319 336 $
Loyer	**71 199**	72 526
	1 547 427 $	1 391 862 $

9. ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La Caisse constate une provision pour une demande d'indemnisation lorsqu'une réclamation formelle et dûment complétée est effectivement reçue par la Caisse. Toutes les demandes reçues avant le 31 mars 2026 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2026 et le 9 juin 2026, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 170 353 $. Ces demandes ont été provisionnées dans les états financiers.

10. BUDGET

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ne prépare pas de budget annuel étant donné la nature de ses opérations.

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

INFORMATIONS ADDITIONNELLES
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2026

	2026	2025
ANNEXE A – SERVICES ADMINISTRATIFS, SALAIRES ET FRAIS DE BUREAU		
Salaires et avantages sociaux	**1 658 585 $**	1 691 710 $
Frais de bureau	**42 602**	7 617
Services de technologie de l'information	**3 109**	73 664
Télécommunications	**3 295**	2 921
Autres services administratifs	**79 084**	63 268
	1 786 675 $	1 839 180 $
ANNEXE B – FRAIS DE CONSULTATION		
Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	**299 097 $**	262 958 $
Gestion et services d'expertise	**231 382**	98 559
Services graphiques et multimédias	**29 632**	79 778
	560 111 $	441 295 $

FONDS RAIL
RAPPORT FINANCIER



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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2026

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 2026, 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 2026, 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.

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 influer 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 15 juin 2026

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE
31 MARS 2026

	2026	2025
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	**114 797 761 $**	111 419 816 $
Débiteurs	**509 889**	450 625
Intérêts courus à recevoir	**280 888**	242 391
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**115 588 538**	112 112 832
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	**2 476**	1 669
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	**548 707**	371 727
	551 183	373 396
ACTIFS FINANCIERS NETS	**115 037 355**	111 739 436
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 4)	**11 978**	21 866
EXCÉDENT ACCUMULÉ	**115 049 333 $**	111 761 302 $

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 2026

	2026	2025
PRODUITS		
Levée de contribution	**1 920 762 $**	2 943 256 $
Intérêts	**3 068 261**	3 235 746
	4 989 023	6 179 002
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau	**1 195 231**	1 208 463
Frais de consultation	**191 258**	132 138
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	**171 452**	137 901
Loyer	**71 199**	72 526
Déplacements	**50 495**	61 038
Frais d'audit	**11 469**	11 018
Amortissement des immobilisations	**9 888**	17 219
	1 700 992	1 640 303
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**3 288 031**	4 538 699
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**111 761 302**	107 222 603
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	**115 049 333 $**	111 761 302 $

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 2026

	2026	2025
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**3 288 031 $**	4 538 699 $
Acquisition d'immobilisations	**-**	(26 530)
Amortissement des immobilisations	**9 888**	17 219
	9 888	(9 311)
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	**3 297 919**	4 529 388
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**111 739 436**	107 210 048
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	**115 037 355 $**	111 739 436 $

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2026

	2026	2025
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	**3 288 031 $**	4 538 699 $
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	**9 888**	17 219
	3 297 919	4 555 918
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Débiteurs	**(59 264)**	414 586
Intérêts courus à recevoir	**(38 497)**	53 441
Créditeurs et frais courus	**807**	(5 842)
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	**176 980**	66 251
	80 026	528 436
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	**-**	(26 530)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	**3 377 945**	5 057 824
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**111 419 816**	106 361 992
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**114 797 761 $**	111 419 816 $

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.

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 2,67 % et 3,09 % (2025 : 2,70 % et 3,82 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2026 était de 2,86 % (2025 : 3,13 %).

4. IMMOBILISATIONS

	Coût	**Amortissement cumulé**	**2026**	2025
Équipement informatique	**53 664 $**	**44 821 $**	**8 843 $**	17 687 $
Mobilier et équipement	**10 448**	**7 313**	**3 135**	4 179
Améliorations locatives	**108 083**	**108 083**	**-**	-
	172 195 $	**160 217 $**	**11 978 $**	21 866 $

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 exposée 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 1 131 088 $ 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 14 366 $ (2025 : 15 416 $) 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 1 547 427 $ (2025 : 1 391 862 $) 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 :

	2026	2025
Services administratifs, salaires, frais de bureau et frais de consultation	**1 476 228 $**	1 319 336 $
Loyer	**71 199**	72 526
	1 547 427 $	1 391 862 $

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 2026, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 2,16 $ (2025 : 2,12 $) 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.