

CONSEILS MARSH : PROJET DE LOI C-52 LOI SUR LA SÉCURITÉ ET L'IMPUTABILITÉ EN MATIÈRE FERROVIAIRE



À la suite des événements de juillet 2013 de Lac-Mégantic (Québec), l'État canadien a modifié la Loi sur la sécurité ferroviaire (sous la forme du Projet de loi C-52) afin d'accroître la surveillance et la responsabilisation dans le secteur. Ces modifications contiennent des changements qui confèrent à l'Office des transports du Canada (OTC) l'autorité d'établir des niveaux minimums d'assurance pour les compagnies de chemin de fer, en fonction du type de marchandises dangereuses qu'elles transportent. Les principaux éléments sont les suivants :

- L'imposition de niveaux minimums d'assurance aux seules compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale, en fonction du type et du volume de marchandises transportées. À court terme, cette exigence est limitée aux expéditions de brut, mais l'État canadien a mentionné la possibilité de prendre en compte d'autres marchandises dangereuses, comme les produits toxiques par inhalation (TIH) (voir ci-dessous). Il est possible d'obtenir les montants minimaux par l'intermédiaire de l'assurance traditionnelle ou de l'autoassurance agréée par l'Office des transports du Canada (OTC).

- La responsabilité d'un exploitant de chemin de fer n'est pas subordonnée à une preuve rapportant la faute ou la négligence de celui-ci s'il est impliqué dans un accident ferroviaire (mise en place de la responsabilité stricte). La loi ne définit pas expressément le terme « impliqué ».
- Responsabilité à concurrence de la couverture minimale d'assurance responsabilité.

Couverture minimale d'assurance responsabilité
(volumes indiqués en tonnes par an)

Assurance minimale (CA)	Pétrole brut	Risque toxique par inhalation (TIH)	Autres marchandises dangereuses
\$25M	0	0	Moins de 40 000
\$100M	0 à 100 000	0 à 4 000	Plus de 40 000
\$250M	100 000 à 1,5 M	4 000 à 50 000	-
\$1B	Plus de 1,5 M	Plus de 50 000	-

- La capacité de subrogation des compagnies de chemin de fer demeure intacte.
- Les chemins de fer d'intérêt local transportant de grandes quantités de marchandises dangereuses pourront profiter graduellement de 50 millions ou de 125 millions de dollars d'assurance. Après une année, ces niveaux augmenteront respectivement à 100 millions et à 250 millions de dollars.

En outre, l'état a créé un fonds d'indemnisation supplémentaire, financé par les expéditeurs, en complément de l'assurance proposée. Les principaux éléments sont les suivants :

- Le fonds garantit une indemnité non plafonnée aux tiers en plus des exigences en matière d'assurance individuelle.
- Le fonds est financé par les contributions que payent les expéditeurs.
- La contribution pour l'année se terminant le 31 mars 2016 s'élève à 1,65 \$ par tonne (rajustée annuellement). Celle-ci se fonde sur la capitalisation cible de 250 M\$ sur une période de cinq ans.
- Elle est destinée à couvrir les pertes, les dommages et les frais résultant d'un accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées.
- Le fonds s'applique lorsque les pertes excèdent la couverture minimale d'assurance responsabilité de la compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident.

- Les compagnies de chemin de fer (et non les expéditeurs) doivent conserver les documents relatifs à la contribution. En cas de manquement, des sanctions pécuniaires de 100 000 \$ sont prévues.
- Les montants minimaux doivent être conservés en tout temps. Si les montants minimums d'assurance tombent en déchéance, l'OTC suspend le certificat d'aptitude de la compagnie de chemin de fer.

Marsh est le chef de file de l'assurance de la responsabilité ferroviaire depuis plus de dix ans et elle innove grâce à divers produits et programmes destinés à une variété d'exploitants ferroviaires au Canada (et aux États-Unis). La Société a été consultée activement tout au long de l'évolution du Projet de loi C-52 et désire aider les clients actuels et éventuels à adapter les solutions d'assurance appropriées à leurs besoins.

Pour en savoir plus, communiquez avec :

PANCHALI SHAH,
vice-présidente principale
Service mondial du secteur ferroviaire de Marsh –
Ouest du Canada
panchali.shah@marsh.com

JIM BEARDSLEY
Président du groupe d'expertise ferroviaire mondial
Service mondial du secteur ferroviaire de Marsh
james.r.beardsley@mmc.com

Marsh est une des Sociétés Marsh & McLennan, tout comme Guy Carpenter, Mercer et Oliver Wyman.

Le présent document et les recommandations, données d'analyse ou avis offerts par Marsh (collectivement, l'« analyse de Marsh ») ne constituent pas des conseils sur une situation personnelle et ne doivent pas servir de fondement en ce sens. Le présent document contient des renseignements confidentiels et exclusifs à Marsh et il ne peut en aucun cas être transmis à un tiers, notamment à d'autres assureurs, sans l'accord écrit préalable de Marsh. Les énoncés concernant des questions d'ordre actuariel, fiscal, comptable ou juridique sont fondés uniquement sur notre expérience en tant que courtiers d'assurance et de consultants en prévention des sinistres et ils ne doivent pas être considérés comme étant des conseils de cet ordre, conseils que vous devriez obtenir auprès de vos propres conseillers professionnels spécialisés dans ces domaines. Les modélisations, données d'analyse ou projections de tous genres sont assujetties à des facteurs d'incertitude inhérente, et l'analyse que Marsh en fait pourrait être notablement bouleversée si les hypothèses, conditions, renseignements ou facteurs sur lesquels l'analyse est fondée devaient s'avérer inexacts ou incomplets, ou s'ils venaient à changer. Les renseignements figurant aux présentes sont fondés sur des sources que nous jugeons fiables, mais nous ne formulons aucune déclaration ou garantie quant à leur exactitude. Sauf stipulation contraire dans une entente conclue entre vous et Marsh, Marsh n'est aucunement tenue de mettre à jour l'analyse et n'a aucune obligation envers vous ni qui que ce soit d'autre à l'égard de celle-ci ou de tout service à vous-même ou à Marsh par un tiers. Marsh ne formule aucune assertion ou garantie en ce qui concerne l'application du libellé des polices ou la situation financière ou la solvabilité d'assureurs ou de réassureurs. Marsh ne donne aucune garantie quant à l'offre, au coût ou aux modalités de la couverture d'assurance.