

**RAPPORT  
ANNUEL  
2012**

**L'HONORABLE DENIS LEBEL**

Ministre des Transports, de l'Infrastructure  
et des Collectivités, Ottawa

**L'HONORABLE STEVEN FLETCHER**

Ministre d'État (Transports), Ottawa

Messieurs les ministres,

Je suis heureux de présenter le rapport annuel  
de VIA Rail Canada inc. pour l'année terminée  
le 31 décembre 2012, conformément  
aux dispositions de la *Loi sur la gestion  
des finances publiques*.



**Paul G. Smith**

Président du Conseil d'administration

[viarail.ca](http://viarail.ca)



# CONTENU

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ	2
Message du président du conseil d'administration	4
Message du président	5
L'ANNÉE EN CHIFFRES	6
GRANDS PROJETS	8
Locomotives : l'un des parcs les plus fiables et économes en carburant de l'Amérique du Nord	8
Près du fil d'arrivée	9
Voitures de passagers : plus de confort et plus d'options pour les voyageurs	10
Accessibilité : déplacement pour tous les Canadiens	10
Voies : plus rapides, plus sécuritaires et fréquence accrue	11
Gares : modernes et conviviales	12
Technologie : service efficace, plus branché	12
Médias sociaux : communiquer avec les clients et les Canadiens	14
SERVICE CIBLÉ	15
Horaires : adaptés aux marchés	15
Intermodalité : créer un réseau intégré	16
Tarifs : sensibles au marché, à la capacité et à la demande	17
Ventes par téléphone : de meilleurs outils et meilleure formation	17
Trains spéciaux : rejoindre nos clients grâce à leurs passions	17
GESTION RESPONSABLE	18
Environnement : faire de VIA Rail un choix encore plus vert pour les voyages	18
Sécurité : sensibilisation et gestion des risques	18
Nouvelle politique de bagages	19
Amélioration du bilan des blessures en milieu de travail	19
Amélioration continue LEAN : efficacité et productivité	20
Engagement des employés : créer un meilleur milieu de travail	20
PRIX	21
GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ	22
Le conseil d'administration	22
Participations publiques et obligation de rendre compte	22
L'Institut canadien de la citoyenneté	22
Les forces armées canadiennes	22
Campagne de charité nationale	23
Langues officielles	23
Accès à l'information et protection des renseignements personnels	23
Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences	23
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	24
ÉTATS FINANCIERS	33
ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ	77

# VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail exploite le réseau ferroviaire passagers national du Canada au nom du gouvernement du Canada. En tant que société d'État indépendante établie en 1977, VIA Rail offre un service sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre dans les deux langues officielles. La société d'État déploie environ 500 trains chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voie ferrée, reliant plus de 450 collectivités canadiennes. Comptant environ 2 600 employés actifs, VIA Rail a transporté 3,9 millions de passagers en 2012.

## SERVICES DE VIA RAIL

### Déplacements interurbains

Dans le Corridor densément peuplé entre l'Ontario et le Québec, les trains de VIA Rail offrent un déplacement rapide et pratique, de centre-ville à centre-ville, entre les grands centres urbains et les collectivités.

### Déplacements long parcours et tourisme

Dans l'Ouest et l'Est du Canada, les trains de VIA Rail attirent des voyageurs des quatre coins du monde et stimule l'industrie touristique du pays. Le train transcontinental de l'Ouest de VIA Rail, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto. Dans l'Est du Canada, l'*Océan* circule entre Montréal et Halifax.

### Liaisons essentielles

VIA Rail fournit un service passagers dans plusieurs régions rurales et éloignées du Canada. Ces trains, que le gouvernement du Canada rend obligatoires pour répondre à des besoins essentiels en matière de transport, servent de nombreuses collectivités où d'autres options de transport offertes sont limitées ou inexistantes.

# SAVIEZ-VOUS

QUE VIA RAIL EST...



## UNE SOCIÉTÉ D'ÉTAT

Ses opérations sont financées par la vente de billets (54 %) et son déficit (46 %) est subventionné par le Gouvernement du Canada\*.

\*moyenne des années 2007 à 2011

## À TRAVERS LE CANADA

VIA Rail offre jusqu'à 497 départs chaque semaine, relie au-delà de 450 collectivités canadiennes et transporte environ 4 millions de passagers annuellement.

## D'UN OcéAN À L'AUTRE

VIA Rail dessert 3 marchés : les régions éloignées, les destinations de long parcours vers Vancouver (à bord du Canadien) et Halifax (à bord de l'Océan), et le corridor Québec-Windsor.



## EN TRANSFORMATION

Depuis 2007, le gouvernement du Canada a investi près d'un milliard de dollars pour moderniser les trains VIA, étendre son réseau, bâtir et rénover les gares et implanter de nouvelles technologies.



## DIGNE D'ÉLOGES

VIA Rail est un chef de file réputé en ce qui a trait aux programmes de sécurité aux passages à niveau (l'ACFC), la commercialisation des voyages (lauréate du prix « Agent's Choice Award » décerné par Baxter Travel Media) et la fidélisation de la clientèle (« Société de l'année » 2009 selon l'Association du marketing relationnel).

## 2017 : UNE ANNÉE À CÉLÉBRER

En 2017, le Canada célébrera son 150<sup>e</sup> anniversaire tandis que VIA Rail soulignera sa 40<sup>e</sup> année d'existence.



## POUR TOUS LES CANADIENS

VIA Rail a investi 12,1 M\$ depuis 2007 pour demeurer le chef de file en matière de transport interurbain accessible.



## UN CHOIX VERT

Selon Environnement Canada, un seul train peut remplacer 10 autobus ou 180 autos lorsque l'on compare les émissions de GES par capacité.

## MONNAIE « COURANTE »

En 2013, le train emblématique de VIA, le Canadien, figurera sur le nouveau billet de 10 \$ du Canada.

## CONNECTÉE

Nos trains sont connectés à plus de 15 autres compagnies de transport, incluant Air Transat, Go Transit et Zipcar, offrant aux Canadiens un plus grand nombre d'options de voyage porte-à-porte.



## LE SERVICE WI-FI LE PLUS RAPIDE SUR RAILS

Notre réseau Wi-Fi est l'un des plus rapides au monde, tous services voyageurs confondus. Lors d'une fin de semaine, notre bande passante a géré l'équivalent de 1 million de courriels.

UN CHOIX VERT

VIA Rail Canada

# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

## Une année de défis

2012 aura été une année remplie de défis. Les années de transition sont souvent difficiles à gérer et elles présentent rarement des résultats rapidement. Mais, 2012 offre plusieurs raisons d'être optimiste face à l'avenir de VIA Rail.

Reconnaissant les tendances de l'achalandage, les fréquences ont été ajustées afin de répondre à la demande. Là où le volume de passagers est en baisse depuis des années, le nombre de trains a été réduit en conséquence. D'autre part, là où la demande est en croissance, des fréquences ont été ajoutées. Nous continuerons de surveiller la demande et lorsqu'approprié, nous répondrons aux changements dans l'achalandage, à travers le pays.

Évidemment, ces décisions ne sont jamais faciles à prendre et elles ne sont jamais populaires auprès des gens touchés. Après tout, VIA Rail n'est pas une entreprise comme les autres. Malgré qu'elle doive assurer sa viabilité commerciale, elle demeure un service public.

Le conseil d'administration est constitué de Canadiens provenant de partout au pays. Les administrateurs sont très conscients de cette dualité et du défi que pose la responsabilité de servir les Canadiens tout en s'assurant que les deniers publics soient bien dépensés.

Mais au bout du compte, que ce soit par vocation commerciale ou de par sa nature publique, nous croyons qu'amener plus de gens à prendre le train est à l'avantage du Canada, la protection de son environnement, sa croissance économique et son développement social. Et c'est pourquoi, malgré une année difficile, nous demeurons optimistes face à l'avenir.

Sur une note plus personnelle, je voudrais remercier les administrateurs qui ont quitté le conseil d'administration en 2012 : mesdames France Bilodeau et Wendy King et le professeur Anthony Perl;



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paul G. Smith'.

**Paul G. Smith**

Président du Conseil d'administration

et, je souhaite la bienvenue à leurs remplaçants : mesdames Ramona Materi de Vancouver, Hind Sergieh de Montreal et Elizabeth Van den Eynden de Glasgow (NE) et, monsieur Steve Mallory de Toronto. Nous nous rappelons aussi de monsieur Donald Mutch qui est décédé en 2012. Don a fait une contribution importante à titre de président du comité des placements.

# MESSAGE DU PRÉSIDENT

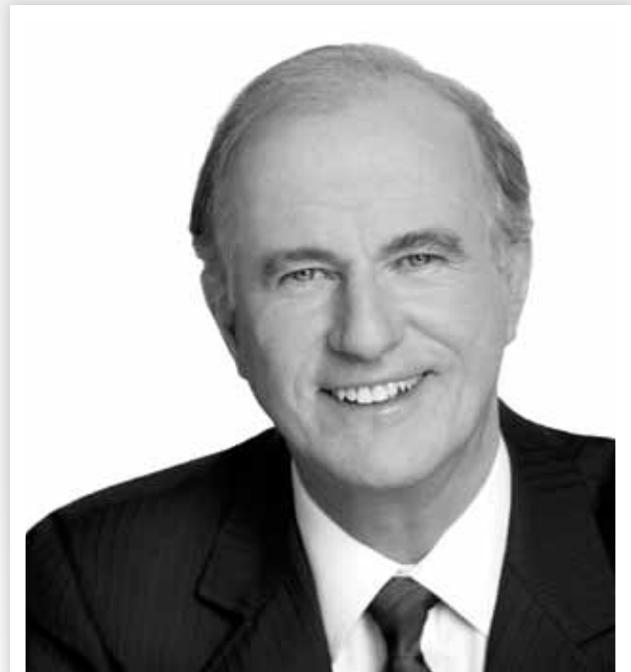
## Prête pour un bel avenir

2012 aura permis à VIA Rail de jeter les jalons de son évolution pour les prochaines années. Les ajustements de fréquences mis en place à la fin octobre ainsi que notre stratégie intermodale ont commencé à porter fruits. Les nouvelles fréquences entre Ottawa et Toronto, Montréal et Toronto, Montréal et Québec et entre Québec et Ottawa et la multiplication des connexions intermodales connaissent beaucoup de succès auprès des voyageurs.

La mise à jour de notre billetterie électronique, les tarifs Évasion et l'amélioration du Wi-Fi à bord des trains mettent au service de nos clients les meilleures technologies dans le domaine du voyage. Si en plus, on considère l'achalandage croissant de nos comptes Facebook et Twitter, VIA Rail est définitivement parvenu à se mettre au diapason du 21<sup>e</sup> siècle.

Des progrès tout aussi importants ont été réalisés dans l'amélioration de notre infrastructure. Celle-ci est également accomplie dans la modernité et la protection de l'environnement. Des travaux de construction ou de rénovation des gares jusqu'à la rénovation de nos locomotives et de nos wagons, tous ces travaux visent non seulement l'amélioration de la performance et du confort mais poursuivent tous un agenda environnemental. En effet, la préservation de l'énergie et la réduction de l'empreinte environnementale habitent ces travaux.

Finalement, si 2012 nous a posé de nombreux défis, nul n'a été plus grand ni plus dur à subir que la perte de nos trois collègues à bord du train 92, en février dernier. Cette tragédie a affecté tous les membres de notre famille. Elle nous a permis de renouer notre engagement continu envers la sécurité de nos opérations. C'est une promesse que l'on se fait, à tous les jours, à chacun de nous, à nos clients et au public canadien et ce, à leur mémoire.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marc Laliberté'.

**Marc Laliberté**  
Président et chef de la direction

# L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2012, comparativement aux données des exercices 2008 à 2011.

	2012 (1)	2011 (1)	2010 (1)	2009	2008
<b>INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)</b>					
Produits voyageurs	<b>257,0</b>	264,8	257,7	250,5	283,1
Produits totaux	<b>277,6</b>	282,6	274,7	267,8	299,2
Charges d'exploitation avant avantages sociaux	<b>562,6</b>	548,8	545,8	553,1	591,2
Avantages sociaux	<b>49,7</b>	36,9	26,2	(1,1)	(35,1)
Charges d'exploitation	<b>612,3</b>	585,7	572,0	552,0	556,1
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (2)	<b>279,1</b>	260,9	261,5	226,3	214,2
Amortissement du financement en capital reporté	<b>82,0</b>	46,5	49,0	56,4	50,9
(Recouvrements) charges d'impôts sur les bénéfices	<b>(0,0)</b>	(4,4)	0,1	(4,0)	1,9
Résultats nets pour l'exercice	<b>26,4</b>	8,7	13,1	2,5	6,3
Pertes actuarielles dans les régimes à prestations définies (3)	<b>101,2</b>	288,1	0,0	0,0	0,0
Résultat global total pour l'exercice	<b>(74,8)</b>	(279,4)	13,1	2,5	6,3
Dépenses en immobilisations	<b>170,3</b>	237,0	268,6	116,8	42,1
<b>STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (4)</b>					
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	<b>834</b>	851	846	857	951
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	<b>1 541</b>	1 541	1 495	1 501	1,618
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (5)	<b>33,5</b>	30,7	30,9	26,4	22,5
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	<b>30,3</b>	30,8	30,2	29,0	29,6
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	<b>6 441</b>	6 580	6 668	6 660	6 746
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	<b>44 379</b>	44 988	43 651	44 525	46 961
Coefficient d'occupation moyen (%)	<b>54</b>	55	57	57	59
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	<b>129</b>	129	127	129	141
Ponctualité (%)	<b>82</b>	84	82	83	75
<i>Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice</i>	<b>2 610</b>	2 843	2 875	3 053	3 109
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année*</i>	<b>2 800</b>	2 899	2 937	s/o	s/o

\* Données disponibles pour 2010 à 2012 seulement.

(1) États financiers émis selon les normes internationales d'information financière (IFRS), (étaient émis selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) canadiens les années précédentes).

(2) Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs (34,9 millions en 2009).

(3) Reflète un changement dans les normes comptables concernant la comptabilisation des avantages du personnel appliqué rétroactivement en 2011 (IAS 19).

(4) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

(5) Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada reçu durant l'année.

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Produits voyageurs et achalandage (pour les exercices terminés le 31 décembre)

Services	Produits voyageurs (* (EN 000\$))		Passagers (EN '000)		Voyageurs-milles (EN '000)		Financement de l'État (PAR VOYAGEUR- MILLES)	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Corridor	<b>194 311 \$</b>	199 983 \$	<b>3 588</b>	3 778	<b>613 262</b>	627 465	<b>0,24 \$</b>	0,21 \$
Long-parcours Ouest	<b>40 722 \$</b>	41 441 \$	<b>112</b>	109	<b>134 485</b>	129 010	<b>0,37 \$</b>	0,36 \$
Long-parcours Est	<b>13 349 \$</b>	13 983 \$	<b>131</b>	134	<b>59 766</b>	63 361	<b>0,59 \$</b>	0,55 \$
Liaisons obligatoires	<b>5 940 \$</b>	7 296 \$	<b>92</b>	109	<b>26 260</b>	31 249	<b>1,74 \$</b>	1,44 \$

\*Avant les produits générés hors des trains et les autres produits voyageurs.



# GRANDS PROJETS

En 2012, nous avons réalisé de grands projets de modernisation et d'amélioration de presque tous les aspects des activités ferroviaires de passagers. Nous avons complété la remise à neuf de nos locomotives les plus vieilles, pour les remettre en meilleur état et avons mis en service des voitures de passagers rénovées. Nous avons construit de nouvelles voies et avons mis à niveau nos infrastructures, offrant ainsi davantage d'options afin de fournir un service plus rapide et plus fréquent dans les marchés cibles. Nous avons ouvert de nouvelles gares et avons rénové les plus vieilles. Finalement, nous avons également adopté de nouvelles technologies de commerce en ligne et de service à la clientèle afin de faciliter et rendre plus pratiques qu'auparavant les déplacements avec VIA Rail.

## LOCOMOTIVES : L'UN DES PARCS LES PLUS FIABLES ET ÉCONOMES EN CARBURANT DE L'AMÉRIQUE DU NORD

En 2012, nous avons entièrement rebâti notre parc de 53 locomotives F-40 : un jalon important et ce, avant l'échéance et en-deça du budget prévu. Nous avons renouvelé et mis à niveau les moteurs, les composantes mécaniques et les systèmes électriques remis à neuf, prolongeant la vie utile des moteurs de 15 à 20 ans.

Pour VIA Rail, le matériel roulant renouvelé signifie des coûts d'exploitation inférieurs. Pour nos clients, cela signifie un service plus fiable. Pour l'environnement, des moteurs plus efficaces signifient des émissions de gaz à effet de serre réduits et une consommation de carburant inférieure.

Parce que les nouveaux moteurs sont plus puissants, nous avons été en mesure de réduire le nombre de locomotives F-40 nécessaires pour déplacer nos trains long parcours. Cela a libéré de l'équipement permettant l'exploitation de nouveaux services ferroviaires dans le Corridor sans acheter de locomotives supplémentaires.

En 2012, nous avons aussi remis à neuf nos locomotives P42, complétant ainsi la modernisation de tout le parc. En 2013, nous terminerons la remise à neuf de six de nos autorails diesel autopropulsés utilisés pour les services ferroviaires de passagers éloignés. En somme, cela donne à VIA Rail l'un des parcs de locomotives les plus fiables et économes en carburant qui soient en Amérique du Nord.

23,5 %

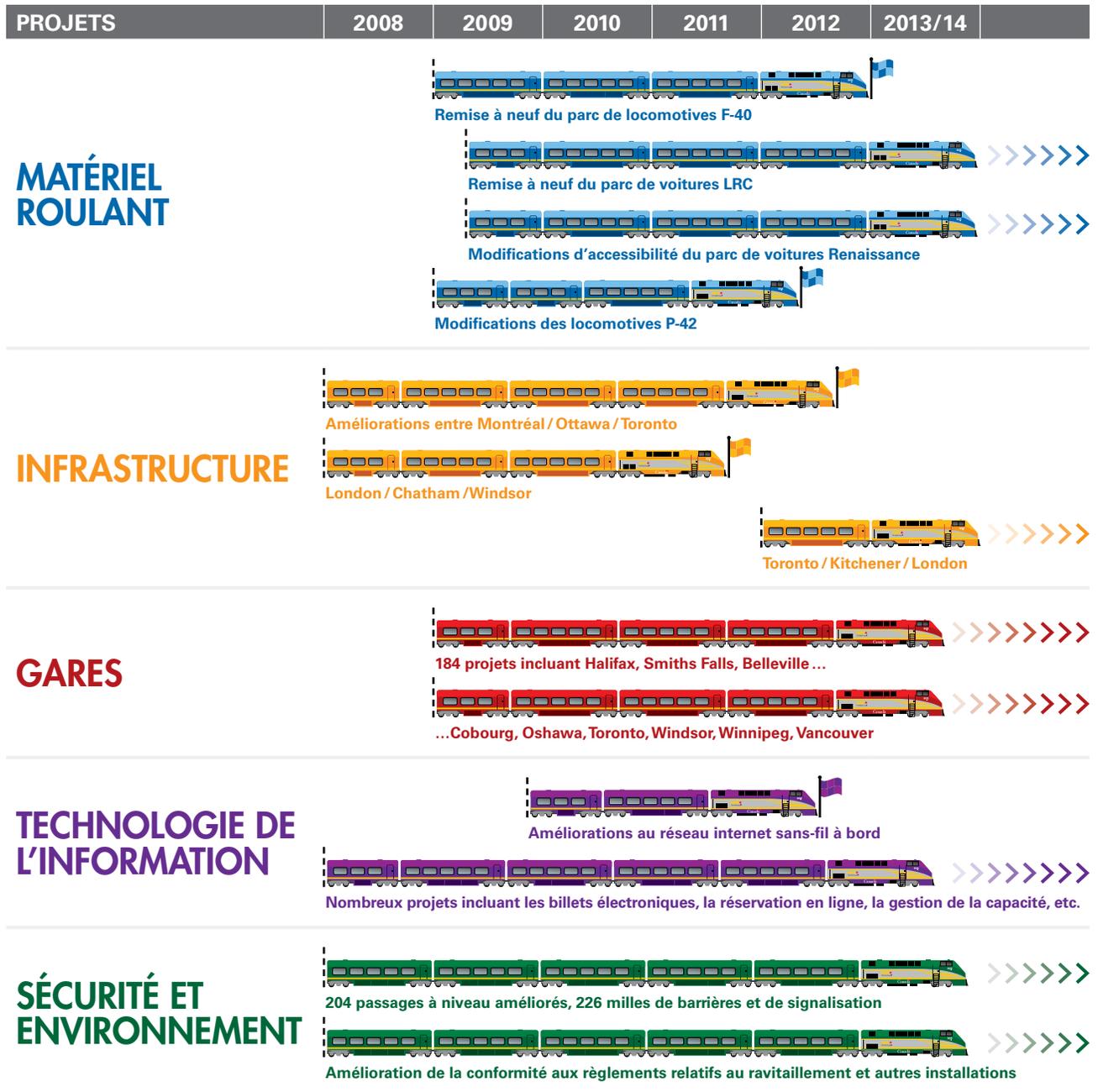
*réduction de la  
consommation de carburant  
et économies d'environ  
12,5 M\$/an par rapport  
aux coûts de 2008*

200 M\$

*économies estimées  
par rapport à l'achat de  
nouvelles locomotives*

# PRÈS DU FIL D'ARRIVÉE

L'investissement de près d'un milliard de dollars en fonds gouvernementaux nous a permis de moderniser les éléments principaux de notre réseau ferroviaire de passagers. À la fin de 2012, nous avons complété 90 % du programme d'investissement le plus important de l'histoire de VIA.



## Avantages

Capacité des voies accrue / Commodités améliorées / Confort accru des passagers / Processus modernisés / Meilleure accessibilité / Économies de coûts / Émissions de gaz à effet de serre réduites / Fonctionnement plus sécuritaire

--- DÉBUT DU PROJET

▣ PROJET TERMINÉ

>>> EN COURS

## VOITURES DE PASSAGERS : PLUS DE CONFORT ET PLUS D'OPTIONS POUR LES VOYAGEURS

VIA Rail possède plusieurs types de voitures voyageurs, y compris 96 voitures LRC (Léger, Rapide, Confortable), 171 voitures AES-I, 33 voitures AES-2 (Alimentation Électrique de Service) et 106 voitures Renaissance.

Nous modernisons nos voitures voyageurs LRC pour mettre à jour les systèmes mécaniques et améliorer le confort des passagers grâce à des intérieurs réaménagés, à de nouvelles installations sanitaires et à un espace de rangement accru dans chaque voiture. Simultanément, nous mettons en place de nouvelles options pour les voyageurs interurbains, comme l'offre de sièges individuels dans les voitures de classe Affaires. Dix voitures classe Économie ont été terminées et mises en service avant la fin de 2012 et d'autres voitures remises à neuf suivront en 2013.

De plus, nous modernisons quatre voitures Parc classiques et huit voiture-lits utilisées sur le trajet Toronto – Vancouver de VIA Rail. Ce matériel roulant remis à neuf entrera en service en 2014.

## ACCESSIBILITÉ : DÉPLACEMENT POUR TOUS LES CANADIENS

Nous nous engageons à faire du train de passagers le mode de transport interurbain le plus accessible qui soit pour les Canadiens atteints d'un handicap physique. Après des consultations avec l'Office des transports du Canada et le Conseil des Canadiens avec déficiences, nous avons apporté d'importantes améliorations à notre parc de voitures Renaissance en 2012. Neuf voitures-coach, une pour chacun des trains Renaissance du Corridor et une pour chacun des trois trains de l'*Océan*, ont été reconfigurées en tant que voitures-coach accessibles. Trois voitures-lits ont été reconfigurées afin que chaque convoi affecté à l'*Océan* ait maintenant une cabine couchette accessible pour les voyageurs à mobilité réduite.

De plus, chaque voiture-coach Renaissance sera modifiée pour offrir un espace suffisant aux personnes voyageant avec un animal d'assistance. Aussi, des accoudoirs d'allée amovibles seront installés sur deux sièges pour deux personnes et quatre sièges individuels dans toutes les voitures-coach. Ces travaux seront terminés en 2014.

Des travaux sont aussi en cours pour rendre d'autres équipements destinés aux passagers plus accessibles. Quatre voitures Parc utilisées sur le *Canadien* seront modifiées pour inclure une cabine-lit de luxe entièrement accessible. Deux autorails diesel autopropulsés utilisés pour les services éloignés seront modifiés pour améliorer l'accessibilité. Nous avons également terminé certains travaux de conception initiaux pour offrir une voiture-coach accessible sur nos trains LRC.

70 km

*de nouvelle voie, ainsi que  
des voies d'évitement et  
des branchements améliorés,  
pour rouler à des vitesses  
plus élevées*

## VOIES ; PLUS RAPIDES, PLUS SÉCURITAIRES ET FRÉQUENCE ACCRUE

Nous avons effectué d'importantes mises à niveau aux voies ferrées du parcours Montréal-Ottawa-Toronto en 2012. La majeure partie de cette voie est partagée avec des trains de marchandises. Les améliorations ont réduit les conflits entre les activités ferroviaires de marchandises et de passagers, nous permettant d'offrir un service plus sécuritaire et plus rapide ainsi qu'une meilleure ponctualité en nous donnant la capacité d'ajouter des liaisons entre les principales destinations.

Les travaux effectués en 2012 incluent notamment l'ajout de sections de voie entièrement neuves sur la desserte entre Montréal et Toronto pour réduire les retards occasionnés par les trains de marchandises plus lents. De nouveaux systèmes de signalisation

contrôlés à distance permettent aux trains de voyager de façon plus rapide et sécuritaire entre les destinations et de changer de voie. Les passages à niveau, où les routes et les voies se croisent, ont été améliorés et, lorsque cela était possible, éliminés, pour être remplacés par des passages plus sécuritaires. La voie actuelle sur les subdivisions appartenant à VIA Rail a été mise à niveau pour permettre des vitesses plus élevées et ainsi réduire le temps de déplacement des voyageurs.

De plus, nous avons entrepris des travaux sur les voies appartenant à Goderich Exeter Railway entre Georgetown et London, en Ontario. Ces travaux incluent des améliorations à la sécurité et à la signalisation à plus de 70 passages à niveau.

50 000

*traverses de rail remplacées  
grâce à un programme  
d'entretien continu*

## GARES : MODERNES ET CONVIVIALES

Des travaux ont été effectués, ou sont en cours pour améliorer 24 gares de voyageurs de VIA Rail dans tout le pays, de Halifax à Vancouver.

En 2012, nous avons ouvert une nouvelle gare à Belleville, qui compte deux quais d'embarquement, pour accueillir plus de voyageurs. Une passerelle accessible pour piétons permet aux voyageurs d'avoir un accès sécuritaire aux trains sur la nouvelle troisième voie. Nous avons installé une passerelle piétonnière et une nouvelle voie à Oshawa, et avons commencé les travaux à notre gare classée monument historique à Cobourg pour ajouter un nouveau quai et une nouvelle passerelle. Nous avons aussi ouvert une plus grande gare à Windsor. À Toronto, où la ville effectue une rénovation complète de la gare Union, échelonnée sur plusieurs années, nous avons restauré un espace patrimonial dans la gare pour notre nouveau salon Panorama, qui devrait servir environ 250 000 clients de la classe Affaires et VIA Préférence chaque année.

## TECHNOLOGIE : SERVICE EFFICACE, PLUS BRANCHÉ

Nous avons réalisé un vaste éventail de projets technologiques en 2012 centrés sur les clients et « en arrière-plan ». Ils donnent aux clients un accès rapide et pratique aux services de VIA Rail tout en améliorant grandement l'efficacité et la rentabilité de nos activités.

### Wi-Fi à bord

Notre service Internet sans fil à bord est reconnu à l'échelle mondiale comme étant le service Wi-Fi parmi le plus rapide offert aux voyageurs de train. Nous avons aussi testé un service de divertissement Wi-Fi qui permet aux clients de regarder les nouvelles, des émissions de télévision et des documentaires sur leurs appareils portables et mobiles, n'importe où à bord du train. Ce système sera mis en service en 2013.

**1 M de courriels**

*la quantité de données transférées sur le service en une seule fin de semaine*





**2 téraoctets**

*de données téléchargés  
chaque semaine*

### **Billets électroniques et réservation mobile**

Nous avons introduit les billets électroniques sur presque tous nos parcours en 2012. Les voyageurs peuvent acheter des billets en ligne et monter à bord de nos trains avec leur billet imprimé ou par un code à barres affiché sur leur téléphone intelligent. Tous les billets (électroniques et traditionnels) sont maintenant validés par le personnel de bord à l'aide d'un BlackBerry et d'un numériseur.

Nous avons également implanté notre premier moteur de réservation mobile, permettant aux clients d'acheter leurs billets et de vérifier les horaires ou la progression des trains avec un appareil mobile. Nous avons facilité la recherche de billets en ligne grâce à une nouvelle grille tarifaire pour les déplacements dans le Corridor. Ce nouvel outil en ligne permet aux clients de voir, en un coup d'œil les options tarifaires et services disponibles. De plus, les membres de VIA Préférence peuvent utiliser leurs points accumulés pour acheter des billets dans le Corridor.

### **Système d'information automatisé sur l'état des trains**

Nous avons lancé un nouveau système d'information sur la progression des trains (TSI+) qui fournit au personnel de l'exploitation et du marketing des statistiques précises sur les trains en temps réel comme l'emplacement, l'heure d'arrivée prévue, la vitesse et la direction. Une nouvelle caractéristique appelée « Analyse de performance du voyage » nous permet d'identifier les goulots d'étranglement et d'améliorer le rendement des trains. Nous avons aussi commencé à utiliser TSI+ dans les gares de VIA Rail afin d'afficher l'information de dernière minute sur la progression des trains sur des écrans ACL pour les clients et diffuser des messages automatisés aux quais d'embarquement. Nous utilisons ces technologies, ainsi que les kiosques d'achat et d'impression de billets et les lignes téléphoniques aux centres de traitement des appels, afin d'améliorer les options de libre service des clients aux arrêts ferroviaires où il n'y a pas de personnel. Finalement, de nouvelles mesures de sécurité, y compris la surveillance par caméras et le verrouillage des portes à distance, ont été installées dans certaines gares.



**10/10**

*la note que la majorité  
des clients ont donné à  
notre nouveau système  
d'embarquement  
électronique*

## MÉDIAS SOCIAUX : COMMUNIQUER AVEC LES CLIENTS ET LES CANADIENS

VIA Rail est un chef de file des médias sociaux utilisant Twitter pour répondre rapidement aux demandes et aux préoccupations des clients et Facebook pour fournir de l'information, diffuser des promotions et des concours spéciaux et accroître sa clientèle.

Nous avons mis en ligne notre page Facebook en 2011 et avons 50 000 adeptes en fin d'année. Nous avons débuté 2012 avec une promotion spéciale pour célébrer l'atteinte de 50 000 adeptes et avons poursuivi avec des concours et des promotions en ligne durant l'année entière. À la fin de l'année, nous avons attiré près de 24 000 nouveaux

adeptes Facebook et avons accru nos abonnés sur Twitter de 71 %.

Nous avons également communiqué avec les clients par le biais d'un nouveau blogue de la direction (viaevolution.ca), conçu pour expliquer aux Canadiens nos stratégies d'affaires. En juillet et en août, nous avons invité des blogueurs à voyager avec nous sur nos trains transcontinentaux de l'Ouest et de l'Est, à publier leurs impressions pendant le trajet sur Twitter et à partager des photos d'Instagram et Flickr sur les sites Web.

### FACEBOOK



**47,5 %**

*hausse des adeptes Facebook*

**74 294**

*adeptes Facebook à la fin de 2012*

### TWITTER



**12 824**

*abonnés Twitter à la fin de 2012*

**696 661**

*mentions de #VIAOcean par des blogueurs sur Twitter en août*

**122 M**

*d'impressions générées par 46 000 mentions de VIA Rail sur Twitter tout au long de l'année*

# SERVICE CIBLÉ

## HORAIRES : ADAPTÉS AUX MARCHÉS

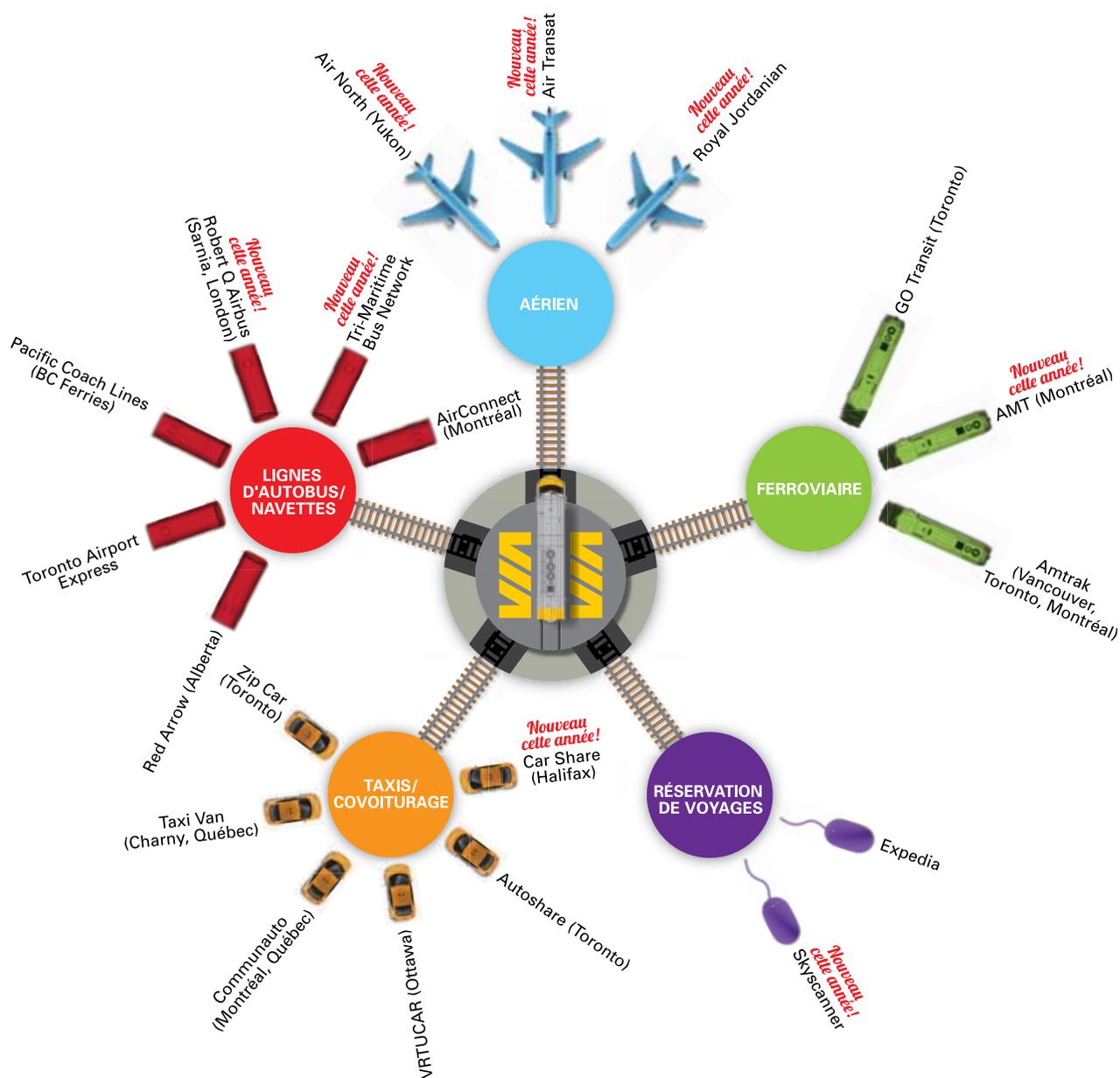
En 2012, nous avons franchi une étape importante en adaptant nos services à la demande du marché. Nous avons annoncé différents ajustements à l'horaire dans notre réseau, qui réduisent les fréquences sur certains parcours, tout en ajoutant des fréquences sur d'autres parcours. Dans le Corridor, nous avons réduit les fréquences dans les marchés où l'achalandage est trop faible pour justifier le niveau de service actuel. Cela nous a permis de réaffecter des ressources aux marchés où la demande est élevée et croissante, tout en maintenant un niveau adéquat de service sur tous les parcours pour répondre aux besoins des clients.

En janvier, nous avons lancé deux nouveaux services entre Ottawa et Toronto, dont un service express qui arrive en moins de quatre heures. Pendant la réalisation des travaux pour améliorer la voie dans le Corridor, nous avons ajouté des fréquences pour optimiser la capacité de nos trains passagers. En fin d'année, nous avons considérablement augmenté le nombre de départs le long du parcours Montréal-Ottawa-Toronto, notre marché le plus achalandé, tout en offrant des temps de déplacement plus rapides entre les destinations. Nous avons aussi ajouté un nouveau service direct entre Québec et Ottawa.



## INTERMODALITÉ : CRÉER UN RÉSEAU INTÉGRÉ

VIA Rail a intégré ses services avec ceux de huit nouveaux partenaires intermodaux en 2012, augmentant le nombre total de partenaires (entreprises d'autobus, transporteurs aériens, services de navette et de banlieue) à quinze au Canada. Ces partenariats nous permettent d'harmoniser nos horaires et de vendre des billets en une seule transaction. En offrant aux clients une solution unique et simple pour les déplacements porte-à-porte, nous avons grandement accru le nombre d'options et rendu plus attrayants les déplacements sur notre réseau intégré.



## TARIFS : SENSIBLES AU MARCHÉ, À LA CAPACITÉ ET À LA DEMANDE

Nous avons conçu de nouvelles façons de faire en matière de marketing, des tarifs réduits et des promotions qui répondent aux besoins du marché. Au cours de l'année, des soldes de sièges ponctuels et plus fréquents, y compris des rabais sur le tarif de 50 %, se sont avérés très efficaces pour attirer de nouveaux clients et stimuler une plus grande utilisation du transport ferroviaire.

En juin, nous avons mis en œuvre un nouveau système de gestion des produits qui nous permet d'ajuster la capacité des trains et des prix selon la demande du marché, à n'importe quel moment. Cela signifie que nous pouvons ajuster les rabais plus efficacement pour attirer davantage de clients et combler les sièges vides sans perdre de revenus lorsque la demande de la clientèle est élevée.

Grâce à ce nouveau système, nous avons été en mesure de supprimer l'exigence d'achat préalable pour obtenir des rabais et d'introduire un nouveau tarif Évasion en classe Économie dans le Corridor conçu pour attirer plus de clients qui autrement auraient voyagé en automobile. En conséquence, le système de gestion des produits a aidé à accroître considérablement l'achalandage lors du quatrième trimestre de 2012.

## VENTES PAR TÉLÉPHONE : DE MEILLEURS OUTILS ET MEILLEURE FORMATION

Nos bureaux de ventes par téléphone (BVT) ont introduit de nombreuses initiatives pour améliorer l'efficacité et accroître les ventes, tout en maintenant une satisfaction élevée de la clientèle.

Par exemple, un nouveau processus automatisé permet aux membres de VIA Préférence d'échanger leurs points en ligne pour des déplacements en train, de sorte que les agents du BVT peuvent se concentrer sur les appels générateurs de produits. Les nouveaux ordinateurs sur plateforme Web fournissent aux agents les outils requis pour améliorer les ventes et le service offert aux clients. En outre, un nouveau programme de formation aide à développer de meilleures pratiques de ventes grâce à des séances d'encadrement hebdomadaires pour stimuler cet important changement de culture.

29 \$

notre tarif Évasion  
le plus concurrentiel,  
pour les déplacements  
entre Montréal et Ottawa

10,4 %

la hausse de l'achalandage  
lors du dernier trimestre de  
2012 dans le triangle Montréal-  
Ottawa-Toronto par rapport  
au dernier trimestre de 2011

0

le nombre de jours  
d'avance requis pour  
acheter des billets  
à tarif réduit

143

terminaux d'ordinateurs  
remplacés et mis à jour  
à nos bureaux de ventes  
par téléphone

## TRAINS SPÉCIAUX : REJOINDRE NOS CLIENTS GRÂCE À LEURS PASSIONS

Nous avons organisé deux trains d'événements spéciaux en 2012 qui ont donné à VIA Rail une grande visibilité auprès des amateurs de football et de musique.

- / En juin, VIA Rail a collaboré avec *Green Coach Productions* et CBC Radio 3 pour créer « *Tracks on Tracks* », un train mettant à l'honneur des musiciens canadiens qui ont joué à bord et à différentes gares pendant leur voyage de Vancouver à Toronto, où ils allaient jouer au *NXNE Festival*.
- / À l'automne, VIA Rail a collaboré avec la Ligue canadienne de football et organisé un train spécial pour exhiber la Coupe Grey de Vancouver à Moncton, en effectuant des arrêts fréquents dans 27 villes durant son trajet pour célébrer le 100<sup>e</sup> anniversaire du trophée.

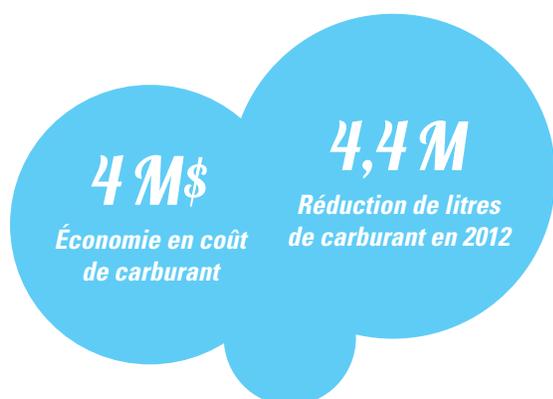
# GESTION RESPONSABLE

## ENVIRONNEMENT : FAIRE DE VIA RAIL UN CHOIX ENCORE PLUS VERT POUR LES VOYAGES

Le service ferroviaire passagers est largement reconnu comme le « choix vert » pour voyager, générant beaucoup moins de gaz à effet de serre (GES) que l'avion ou les automobiles. Faire de nos trains l'option la plus écologiquement durable pour les Canadiens est un objectif qui nous tient à cœur.

Chaque année depuis 2008, VIA Rail a progressivement réduit sa consommation de diesel et émis moins de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, tout en se conformant à la réglementation et la bonne gestion de ses déchets. Ces réductions de carburant ont été rendues possible par la remise à neuf des locomotives F-40, par une utilisation plus stratégique des locomotives et par un déploiement plus efficace du matériel roulant.

En 2011, VIA Rail a utilisé 2,2 millions de litres de carburant de moins qu'en 2010, ce qui correspond à une réduction de 4,2 %. Nous avons encore fait mieux en 2012 en utilisant environ 4,4 millions de litres de carburant de moins par rapport à 2011, une réduction de 8,8 % et économiser environ 4 millions de dollars. Ainsi, à la fin de 2012, nous avons réduit la consommation en carburant de 23,5 % et nos émissions de gaz à effet de serre de 13 % par voyageur-kilomètre, par rapport à 2008.



## SÉCURITÉ : SENSIBILISATION ET GESTION DES RISQUES

La sécurité est la priorité absolue de tous les employés de VIA Rail et un objectif important de nos projets d'amélioration des voies. Les travaux d'amélioration des voies ont consisté au remplacement de traverses et de ballasts de chemin de fer, redessiner des courbes pour permettre des vitesses de train supérieures, de nouvelles clôtures de sécurité pour décourager l'intrusion des piétons sur la propriété du chemin de fer, des mises à niveau aux ponts et aux ponceaux et des améliorations de la signalisation et feux avertisseurs aux passages à niveau.

Les passages à niveau, où les voies ferrées croisent les routes, sont des secteurs particulièrement à risque. Conjointement avec les mises à niveau de voies et le programme de fermeture de passages à niveau de Transports Canada, nous avons communiqué activement avec les propriétaires des propriétés privées où de tels passages étaient situés afin de prendre des dispositions pour éliminer de tels risques, autant que faire se peut. De plus, nous avons investi 40 millions de dollars pour améliorer l'éclairage et les systèmes d'avertissement automatisés aux passages à niveau, sur les voies appartenant à VIA Rail, ainsi que celles appartenant aux chemins de fer de marchandises.



## NOUVELLE POLITIQUE DE BAGAGES

Par le passé, la manutention de bagages lourds a été une cause fréquente de blessures pour les clients et les employés. En octobre dernier, afin de régler ce problème, VIA Rail a graduellement instauré une politique des bagages à bord de ses trains. Conçue en collaboration avec les comités de la Santé et de la Sécurité de VIA Rail et les employés affectés, la politique définit des lignes directrices précises quant à la taille et le poids des bagages. En plus de réduire le risque de blessures, la politique de bagages réduit les retards engendrés par la manutention des bagages à nos gares.

## AMÉLIORATION DU BILAN DES BLESSURES EN MILIEU DE TRAVAIL

En 2012, le nombre d'accidents du travail a diminué de 16 % par rapport à 2011, et l'absentéisme causé par les blessures a diminué de 43 % par rapport à 2011. Ces excellents résultats peuvent être attribués à la mise en œuvre de nouveaux programmes de la société (tels que le Programme des incidents critiques, le Processus de retour au travail et de la Nouvelle politique de bagages) et à l'implication des employés.

Ces améliorations démontrent les avantages de la coopération et du dialogue, ainsi que la volonté de changer les comportements et les attitudes.



380

trains supplémentaires  
quittent à temps

36 minutes

économisées, en moyenne,  
lors de l'entretien de chaque  
train au CMT

90 000 \$

épargnés en  
reconfigurant les trains

## AMÉLIORATION CONTINUE LEAN : EFFICACITÉ ET PRODUCTIVITÉ

La gestion LEAN représente une approche éprouvée pour accroître l'efficacité opérationnelle, la productivité et la valeur ajoutée aux clients. 2012 a été la deuxième année complète du programme d'amélioration continue LEAN de VIA Rail et plus de 40 projets LEAN ont été amorcés pendant l'année.

### En 2012, nous profitons déjà de cette approche :

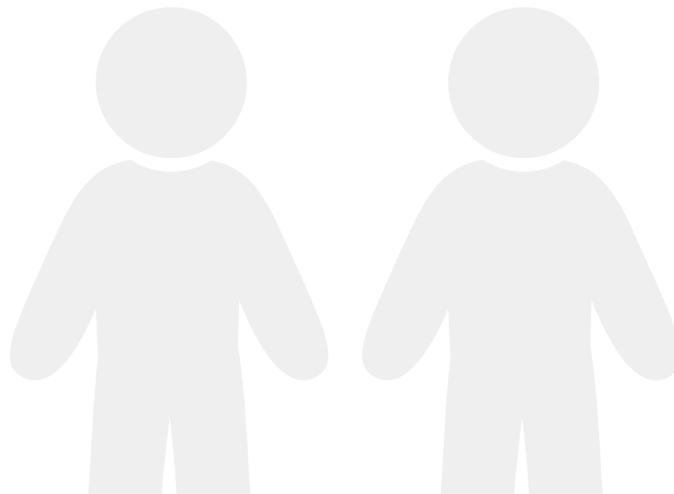
- / Notre projet T-30 a réduit les retards des départs de train en se concentrant sur les 30 minutes avant le départ. En conséquence, 94,1 % de nos trains sont partis à temps en 2012, par rapport à 90,8 % l'année précédente.
- / À notre centre de maintenance de Toronto (CMT), l'un des emplacements où nous entretenons notre matériel roulant, un environnement de travail plus organisé et une restructuration des procédures ont éliminé la plupart des retards.
- / Une équipe de projet a examiné les trains du parcours Montréal-Gaspé-Halifax, qui circulent sur le même convoi jusqu'à Matapédia, au Québec, où ils sont séparés. Un nouveau processus de configuration et de séparation des trains a réduit la consommation de carburant et a offert une expérience plus agréable aux clients.

## ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS : CRÉER UN MEILLEUR MILIEU DE TRAVAIL

En réaction au sondage sur l'engagement des employés que nous avons mené en 2011, VIA Rail a instauré en 2012 différentes initiatives pour créer un meilleur environnement de travail pour les employés et accroître leur engagement envers les objectifs d'affaires de la VIA Rail.

- / Nous avons mis en œuvre une nouvelle structure organisationnelle régionale qui a rapproché les cadres supérieurs des activités quotidiennes. Nous avons élaboré un nouveau cadre de développement du talent et de la relève qui nous permettra de repérer le talent à tous les niveaux de l'entreprise et d'accélérer le développement de la relève.
- / Nous avons mis à l'essai un nouveau programme de formation pour les gestionnaires de première ligne conçu pour améliorer leurs compétences générales en gestion et avons élaboré un nouveau programme de reconnaissance qui sera lancé en 2013.
- / Nous avons tenu des ateliers lors desquels les employés ont identifié les enjeux locaux et les solutions pour améliorer nos activités.

Nous planifions mesurer les répercussions de ces initiatives en menant un autre sondage en 2014 sur l'engagement des employés.



# PRIX



## PRIX HONORIFIQUE DE HERITAGE BC

Nous avons reçu un prix honorifique de *Heritage BC* reconnaissant nos normes élevées de qualité et notre engagement à protéger le patrimoine, tel qu'en témoigne nos rénovations de la *Pacific Central Station* à Vancouver. Les rénovations ont été complétées en décembre 2011.



## PRIX DU GLOBAL CORPORATE CHALLENGE

*Global Corporate Challenge* (GCC) est un organisme international qui fait la promotion de la forme physique au travail. En 2012, GCC a nommé VIA Rail la 2<sup>e</sup> entreprise la plus active au Canada parmi celles qui ont participé au défi.



## AGENTS' CHOICE AWARD

Le service fiable et l'accès Wi-Fi à bord ont permis à VIA Rail de remporter le *Agent's Choice Award* 2012 de Baxter Travel Media pour une sixième année consécutive. Lors du choix, les agents de voyages ont louangé VIA Rail pour avoir élaboré un nouveau cours de formation en ligne destiné aux agents de voyages et pour avoir constamment amélioré les services aux passagers. Nous avons remporté ce prix onze fois au cours des douze dernières années.



## PRIX D'EXCELLENCE THOMAS

En décembre, VIA Rail a reçu le premier Prix international d'excellence Thomas pour le calibre de son processus de sélection à l'égard du programme de formation des mécaniciens de locomotive.



## PRIX D'EXCELLENCE EN SÉCURITÉ DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'Association des chemins de fer du Canada a reconnu VIA Rail pour la conférence sur la sécurité publique à laquelle assistaient les forces de police, Transports Canada, des coroners, le coroner en chef du Québec, des représentants de l'Opération Gareautrain et des représentants de la Confédération ferroviaire Teamsters Canada) organisée à Kingston, en Ontario, pour sensibiliser la population sur la sécurité liée aux chemins de fer.



# GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise, et d'autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA à l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, et à l'honorable Steven Fletcher, ministre d'État aux Transports.

Le conseil d'administration de VIA Rail est maintenant composé de 13 administrateurs, et ce, grâce à la nomination de quatre (4) nouveaux membres au cours de 2012. Durant cette année, quatre conseils d'administration et 25 réunions de l'un ou l'autre des cinq (5) comités du conseil se sont tenues. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 96 pour cent. Un total de 179 946 dollars en frais a été remboursé aux membres du conseil d'administration en 2012.

## PARTICIPATIONS PUBLIQUES ET OBLIGATION DE RENDRE COMPTE

VIA a tenu sa seconde assemblée publique annuelle le 29 mai, à la gare de Winnipeg. Diffusée simultanément sur Internet, l'assemblée a permis au public d'en savoir davantage sur les activités commerciales, le rendement financier et les projets d'améliorations de VIA. Cette assemblée a donné au public l'occasion de parler directement au président du conseil d'administration, au président et chef de la direction et aux cadres supérieurs de VIA. Le président du conseil et les dirigeants ont également répondu aux questions envoyées par courriel par des citoyens qui ne pouvaient assister à l'assemblée en personne.

VIA a également publié en 2012 des rapports trimestriels détaillant sa performance financière et d'exploitation.

Parallèlement à chacune des rencontres du conseil d'administration tenues à Toronto, Winnipeg, Halifax et Ottawa, VIA Rail fut l'hôte d'événements à caractère public visant à rencontrer plusieurs intervenants locaux, ses partenaires commerciaux et les élus de tous les niveaux de gouvernement intéressés à se familiariser davantage avec l'ensemble des opérations et retombées économiques des activités de VIA Rail dans leur région.

## L'INSTITUT CANADIEN DE LA CITOYENNETÉ

VIA Rail a annoncé le 1<sup>er</sup> juillet dernier un nouveau partenariat avec l'Institut canadien de la citoyenneté (ICC) qui permet aux nouveaux citoyens canadiens de découvrir leur nouveau pays d'adoption en voyageant en train. VIA Rail offre ainsi aux nouveaux citoyens, par le biais du *Programme de laissez-passer culturel* de l'ICC, un rabais de 50 % sur le meilleur tarif en vigueur, peu importe la destination. Cette offre est valide durant la première année de citoyenneté d'un nouveau Canadien. Celui-ci pourra voyager accompagné d'au plus quatre (4) de ses enfants âgés de moins de 18 ans.

## LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

La société a de nouveau soutenu les militaires canadiens et leur famille par l'entremise de sa participation à plusieurs événements à caractère non lucratif. De plus, VIA Rail permet à ces centaines de membres des forces armées et d'anciens combattants et leurs familles de voyager toute l'année en train partout au pays à des tarifs réduits très attrayants.

## CAMPAGNE DE LEVÉE DE FONDS NATIONALE

Nombreux employés anciens et actuels ainsi que les membres du conseil d'administration de VIA Rail ont participé cet automne à une campagne de levée de fonds nationale. Sous le thème du « *train de la générosité* », 239 000 dollars ont été amassés sous forme de dons et remis à la campagne *Centraide* et ses partenaires. Ces fonds seront utilisés pour soutenir la recherche dans le domaine de la santé.

## LANGUES OFFICIELLES

VIA a l'obligation d'observer les principes de la *Loi sur les langues officielles*. Les employés de VIA ont un engagement envers nos clients en fournissant les services en français ou en anglais. Nos politiques sur les langues officielles s'appliquent à toutes nos communications, qu'elles soient faites par téléphone, dans une gare, en ligne ou à bord de nos trains. Nous maintenons également un milieu de travail où les employés peuvent parler la langue de leur choix dans les régions désignées bilingues. Toutes les communications internes et externes officielles sont en français et en anglais, et VIA utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

Le nombre de plaintes en vertu de la *Loi sur les langues officielles* a connu une diminution notable par rapport à 2007. La société n'a d'ailleurs reçu que 7 plaintes en 2012.

VIA Rail accorde une grande importance à la promotion des minorités linguistiques du Canada. La société fut des plus satisfaites de prendre connaissance du Rapport annuel 2011 du Commissaire aux langues officielles. En effet, celui-ci soulignait de façon positive la contribution de VIA Rail dans le cadre de sa participation au *Programme Emplois d'été Échanges étudiants du YMCA* (Jeunesse), une initiative de Patrimoine Canada et Via Rail.

VIA Rail a de plus appuyé la Journée de la dualité linguistique pour une troisième année consécutive et la Fête nationale des Acadiens, en communiquant son engagement envers la dualité linguistique au moyen de messages corporatifs, des médias sociaux et par le biais d'activités de communication.

## ACCÈS À L'INFORMATION ET RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ pour l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général. VIA est devenue assujettie à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels en 2007.

En date de janvier 2013 et depuis avril 2012, VIA a reçu 31 nouvelles demandes et 3 nouvelles plaintes à date en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, comparativement à un total de 28 demandes et 8 plaintes pour la même période soit d'avril 2011 – à janvier 2012.

À compter de juin 2012, VIA affiche désormais un court résumé des demandes complétées auxquelles VIA a répondu en vertu de la Loi sur l'accès à l'information sur son site web [viarail.ca](http://viarail.ca).

## FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

Les frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences ont été remboursés en 2012.

Paul G. Smith, président du conseil d'administration – 7 983\$

Marc Laliberté, président et chef de la direction – 36 430\$

Chefs de direction – 151 050\$

Conseil d'administration – 60 978\$

# COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2012, comparativement au trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2011. Il doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés et notes afférentes.

Les états financiers sont établis conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a statué pour avancer l'adoption de la norme comptable IAS 19 – *Avantages du personnel (modifiée en 2011)* avec le 1<sup>er</sup> janvier 2012 comme date initiale d'application (cette norme aurait pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013 si la Société n'en avait pas avancé l'adoption). En raison de ce changement, la Société a immédiatement constaté des pertes et des gains actuariels dans le résultat global et a appliqué ce changement de façon rétroactive au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

En vertu de la norme IAS – 19, *Avantages du personnel (modifiée en 2011)*, les gains et pertes actuariels dans les régimes à prestations définies sont reconnus dans l'année au cours de laquelle ils surviennent, et non plus amortis sur plusieurs années.

## 1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2012	2011	Var\$	Var%	2012	2011	Var\$	Var%
Produits voyageurs	<b>60,8</b>	63,6	(2,8)	(4,4 %)	<b>257,0</b>	264,8	(7,8)	(2,9 %)
Produits totaux	<b>66,5</b>	68,1	(1,6)	(2,3 %)	<b>277,6</b>	282,6	(5,0)	(1,8 %)
Charges d'exploitation	<b>163,9</b>	144,4	19,5	13,5 %	<b>612,3</b>	585,7	26,6	4,5 %
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les résultats	<b>(97,4)</b>	(76,3)	21,1	27,7 %	<b>(334,7)</b>	(303,1)	31,6	10,4 %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	<b>62,4</b>	61,7	0,7	1,1 %	<b>279,1</b>	260,9	18,2	7,0 %
Amortissement du financement en capital reporté	<b>38,4</b>	13,4	25,0	n/a	<b>82,0</b>	46,5	35,5	76,3 %
Recouvrements d'impôts sur les résultats	<b>(4,8)</b>	(1,4)	(3,4)	n/a	<b>(0,0)</b>	(4,4)	(4,4)	(100,0%)
Résultats nets	<b>8,2</b>	0,2	8,0	n/a	<b>26,4</b>	8,7	17,7	n/a
Pertes actuarielles dans les régimes à prestations définies	<b>113,9</b>	297,2	(183,3)	(61,7%)	<b>101,2</b>	288,1	(186,9)	(64,9%)
Résultat global total	<b>(105,7)</b>	(297,0)	(191,3)	(64,4%)	<b>(74,8)</b>	(279,4)	(204,6)	(73,2%)

Les revenus ont enregistré un recul de 1,8 pour cent par rapport à l'année dernière, les voyageurs milles ont enregistré une baisse de 2,0 pour cent, et le rendement a diminué de 0,9 pour cent.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 26,6 millions de dollars, principalement en raison de la hausse des coûts d'amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles.

Il en ressort que le déficit d'exploitation avant le financement du gouvernement du Canada, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats a augmenté de 31,6 millions de dollars ou 10,4 pour cent.

### Points saillants du trimestre

Comparativement au trimestre terminé le 31 décembre 2011 :

- / Les produits ont reculé de 2,3 pour cent et totalisent 66,5 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Les charges d'exploitation avant les impôts sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 13,5 pour cent et se chiffrent à 163,9 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Le financement d'exploitation par le gouvernement du Canada a augmenté de 1,1 pour cent pour s'établir à 62,4 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Le résultat net pour le trimestre se chiffre à 8,2 million de dollars comparativement au 0,2 million de dollars réalisé pendant le même trimestre en 2011 ;
- / Les pertes actuarielles dans les régimes à prestations définies se sont élevées à 113,9 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 297,2 millions pour le trimestre correspondant l'année précédente ;
- / La perte globale s'élève à 105,7 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à la perte de 297,0 millions de dollars pour le dernier trimestre de 2011.

### Fait saillants de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

Comparativement à l'exercice correspondant terminé le 31 décembre 2011 :

- / Les produits ont reculé de 1,8 pour cent et totalisent 277,6 millions de dollars pour l'exercice ;
- / Les charges d'exploitation avant l'impôt sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 4,5 pour cent et se chiffrent à 612,3 millions de dollars pour l'exercice ;
- / Le financement d'exploitation par le gouvernement du Canada s'est majoré de 7,0 pour cent et s'élève à 279,1 millions de dollars pour l'exercice ;
- / Le résultat net s'élève à 26,4 millions de dollars pour l'exercice, comparativement aux 8,7 millions de dollars générés en 2011 ;
- / Les pertes actuarielles dans les régimes à prestations définies se chiffrent à 101,2 millions de dollars pour l'exercice, comparativement aux 288,1 millions de dollars enregistrées en 2011 ;
- / La perte globale totalise 74,8 millions de dollars pour l'exercice, comparativement à une perte globale de 279,4 millions de dollars générée en 2011.

## 2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

### a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS DE DOLLARS)							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2012	2011	Var \$	Var %	2012	2011	Var \$	Var %
Corridor Est	<b>40,8</b>	39,7	1,1	2,8 %	<b>153,5</b>	155,1	(1,6)	(1,0%)
Sud Ouest Ontario	<b>9,8</b>	11,6	(1,8)	(15,5%)	<b>40,8</b>	44,9	(4,1)	(9,1%)
<i>Ocean</i>	<b>2,3</b>	3,2	(0,9)	(28,1%)	<b>13,3</b>	14,0	(0,7)	(5,0%)
<i>Canadian</i>	<b>6,3</b>	6,9	(0,6)	(8,7%)	<b>40,7</b>	41,4	(0,7)	(1,7%)
Liaisons obligatoires	<b>1,5</b>	1,6	(0,1)	(6,3%)	<b>5,9</b>	7,3	(1,4)	(19,2%)
Autres	<b>0,1</b>	0,6	(0,5)	(83,3%)	<b>2,8</b>	2,1	0,7	33,3%
<b>TOTAL</b>	<b>60,8</b>	63,6	(2,8)	(4,4%)	<b>257,0</b>	264,8	(7,8)	(2,9%)

	VOYAGEURS MILLES (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2012	2011	Var #	Var %	2012	2011	Var #	Var %
Corridor Est	<b>143,1</b>	125,3	17,8	14,2%	<b>498,1</b>	500,4	(2,3)	(0,5%)
Sud Ouest Ontario	<b>29,4</b>	32,6	(3,2)	(9,8%)	<b>115,2</b>	127,1	(11,9)	(9,4%)
<i>Ocean</i>	<b>10,4</b>	13,9	(3,5)	(25,2%)	<b>59,8</b>	63,4	(3,6)	(5,7%)
<i>Canadian</i>	<b>23,3</b>	25,0	(1,7)	(6,8%)	<b>134,5</b>	129,0	5,5	4,3%
Liaisons obligatoires	<b>6,5</b>	6,7	(0,2)	(3,0%)	<b>26,3</b>	31,2	(4,9)	(15,7%)
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>212,7</b>	203,5	9,2	4,5%	<b>833,9</b>	851,1	(17,2)	(2,0%)

Les produits voyageurs totalisent 60,8 millions de dollars pour le trimestre, une baisse de 4,4 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. La baisse résulte principalement de l'impact des ajustements de fréquences effectués dans le Sud Ouest de l'Ontario, l'*Océan* et le *Canadian*; les revenus ont diminué mais ces ajustements de fréquence ont généré des économies plus importantes au niveau des charges d'exploitation compte tenu du fait que ces services n'étaient pas profitables. Les ajustements de fréquences annoncés plus tôt cette année ont pris effet à la fin du mois d'octobre pour l'*Océan* et le *Canadian*. Dans le Sud Ouest de l'Ontario, certains ajustements ont été effectués en juillet, d'autres à la fin du mois d'octobre également.

Sur une base annuelle, les produits voyageurs se sont élevés à 257,0 millions de dollars, un recul de 2,9 pour cent comparativement à l'année précédente. Ce recul est attribuable à l'achalandage moins important dans toutes les liaisons majeures, ainsi qu'aux rendements qui ont été légèrement inférieurs à ceux de l'année dernière.

### **Pour le trimestre :**

- / Les produits du Corridor-Est sont en hausse de 2,8 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une croissance de l'achalandage (14,2 pour cent plus de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements inférieurs (diminution de 10,0 pour cent). La croissance des voyageurs-milles s'est révélée plus importante que celle du nombre de voyageurs, ce qui signifie que la hausse d'achalandage s'est effectuée sur les marchés des trajets complets;
- / Les produits du SOO ont diminué de 15,5 pour cent en raison d'une baisse de l'achalandage (9,8 pour cent moins de voyageurs-milles), due principalement à l'impact des ajustements de fréquences, combiné à des rendements inférieurs (-6,3 pour cent);
- / Les produits de l'*Océan* ont diminué de 28,1 pour cent dû à une baisse de l'achalandage (25,2 pour cent de moins de voyageurs-milles), résultat direct des ajustements de fréquences (de 6 à 3 fréquences hebdomadaires), combiné à des rendements inférieurs (-3,9 pour cent);
- / Les produits du *Canadien* ont reculé de 8,7 pour cent par rapport à l'année dernière. La performance s'explique par la baisse de l'achalandage (6,8 pour cent moins de voyageurs-milles), attribuable aux ajustements de fréquences (de 3 à 2 fréquences hebdomadaires), combiné à des rendements légèrement inférieurs (-2,0 pour cent);
- / Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés (-6,3 pour cent), baisse principalement attribuable à la situation touchant la liaison Montréal – Gaspé. Cette liaison ferroviaire ne peut être assurée jusqu'à Gaspé en raison de la mauvaise condition de la voie. Le train doit donc s'arrêter à New Carlisle, d'où les voyageurs sont transférés vers Gaspé en autocar. Cette situation a eu des répercussions négatives sur l'achalandage.

### **Pour l'exercice terminé le 31 décembre :**

- / Les produits du Corridor-Est sont en baisse de 1,0 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une diminution de l'achalandage (0,5 pour cent moins de voyageurs-milles), combinée à des rendements inférieurs (-0,6 pour cent);
- / Les produits du SOO ont diminué de 9,1 pour cent, également en raison d'une baisse de l'achalandage (9,4 pour cent moins de voyageurs-milles) associée en partie aux ajustements de fréquences, compensée partiellement par des rendements légèrement plus importants (+0,3 pour cent);
- / Les produits de l'*Océan* ont reculé de 5,0 pour cent en raison de la baisse d'achalandage (5,7 pour cent de moins de voyageurs-milles) résultant des ajustements de fréquences, compensé en partie par de légèrement meilleurs rendements (+0,7 pour cent);
- / Les produits du *Canadien* sont inférieurs à ceux de l'exercice précédent (repli de 1,7 pour cent). Le recul provenant principalement des rendements inférieurs (-5,7 pour cent), compensé en partie pour l'achalandage supérieur au cours des trois premiers trimestres (4,3 pour cent de voyageurs-milles);
- / Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés (-19,2 pour cent), baisse directement attribuable à la situation touchant la liaison Montréal – Gaspé. Cette liaison ferroviaire ne peut être assurée jusqu'à Gaspé en raison de la mauvaise condition de la voie. Le train doit donc s'arrêter à New Carlisle, d'où les voyageurs sont transférés vers Gaspé en autocar. Cette situation a eu des répercussions négatives sur l'achalandage.

**b) Charges d'exploitation**

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2012	2011	Var\$	Var %	2012	2011	Var\$	Var %
Rémunération et avantages sociaux	<b>50,9</b>	54,9	(4,0)	(7,3 %)	<b>217,2</b>	226,8	(9,6)	(4,2 %)
Avantages du personnel	<b>11,3</b>	10,2	1,1	10,8 %	<b>49,7</b>	36,9	12,8	34,7 %
Exploitation des trains et carburant	<b>29,9</b>	33,4	(3,5)	(10,5 %)	<b>123,9</b>	126,5	(2,6)	(2,1 %)
Autres	<b>71,6</b>	47,8	23,8	49,8 %	<b>221,7</b>	199,4	22,3	11,2 %
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	<b>0,6</b>	0,0	0,6	n/a	<b>1,4</b>	2,4	(1,0)	(41,7%)
(Gain) perte réalisé sur les instruments financiers dérivés	<b>(0,4)</b>	(1,9)	1,5	78,9 %	<b>(1,6)</b>	(6,3)	4,7	74,6 %
Charges d'exploitation avant amortissement du financement en capital reporté et impôts sur les résultats	<b>163,9</b>	144,4	19,5	13,5 %	<b>612,3</b>	585,7	26,6	4,5 %
Recouvrements d'impôts sur les résultats	<b>(4,8)</b>	(1,4)	(3,4)	n/a	<b>(0,0)</b>	(4,4)	4,4	100,0%
<b>CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES AVANT AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ</b>	<b>159,1</b>	143,0	16,1	11,3 %	<b>612,3</b>	581,3	31,0	5,3 %

**Pour le trimestre :**

- / Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats ont augmenté de 19,5 millions de dollars pour totaliser 163,9 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation de l'amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (incluses dans la rubrique « autres »), compensée en partie par une réduction des coûts de rémunération et avantages sociaux ;
- / Les coûts de compensation et avantages sociaux, ainsi que les coûts d'exploitation des trains et carburant ont diminué et une portion de cette baisse résulte des ajustements de fréquences effectués au cours du trimestre.

**Pour l'exercice terminé le 31 décembre :**

- / Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats ont grimpé de 26,6 millions de dollars pour atteindre 612,3 millions de dollars. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation de l'amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (incluses dans la rubrique « autre »), aux coûts d'avantages aux employés ainsi qu'à une réduction des gains réalisés sur les instruments financiers dérivés.

### c) Déficit d'exploitation et financement du gouvernement

/ VIA n'a cessé d'améliorer sa situation financière, tant sur le plan commercial qu'opérationnel. En effet, au cours des quatre dernières années, VIA a réduit de 38,6 millions de dollars (avant les cotisations d'employeur aux régimes de retraite) le financement de l'État requis pour ses dépenses d'exploitation.

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2012	2011	2010	2009
Financement d'exploitation du gouvernement et fonds de renouvellement des actifs avant régime de retraite	<b>208,9</b>	216,8	237,6	247,5
Contributions de l'employeur aux régimes de retraite	<b>70,2</b>	44,1	23,9	13,8
<b>FINANCEMENT D'EXPLOITATION TOTAL DU GOUVERNEMENT</b>	<b>279,1</b>	260,9	261,5	261,3

## 3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 238,6 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 86,5 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2011. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 54,3 millions de dollars, et 170,3 millions de dollars pour l'exercice.

- / Des investissements de 19,6 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets d'infrastructure, surtout dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. On travaille actuellement à l'ajout de sections de troisième voie afin de réduire la congestion au minimum. L'investissement total effectué dans les projets d'infrastructure s'élève à 69,9 millions de dollars pour l'exercice ;
- / Un total de 10,6 millions de dollars a été investi dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 7,8 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de voitures LRC, et 1,5 millions de dollars dans le projet de remise à neuf des locomotives F 40. Des investissements totaux de 49,1 millions de dollars ont été faits dans les projets d'équipements majeurs au cours de l'exercice ;
- / Un montant de 8,8 millions de dollars a été investi dans des projets de technologie de l'information (notamment pour le projet de migration de l'ordinateur central, le plan de récupération en cas de désastre majeur et la mise à niveau du système Oracle). Pour l'exercice, les investissements dans les projets de technologie de l'information se sont chiffrés à 20,8 millions de dollars ;
- / Des investissements de 8,5 millions de dollars ont également été effectués dans d'autres projets d'infrastructure au cours du trimestre, pour un investissement total de 18,0 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre.

## 4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 15,9 millions de dollars au 31 décembre 2012, en hausse de 2,6 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2011.

## 5. ANALYSE DES RISQUES

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
<b>COÛTS LIÉS AUX RETRAITES</b>		
Les coûts liés aux retraites pourraient grimper de manière considérable en raison des taux d'actualisation actuels et projetés, et de la situation démographique.		<p>La situation s'est détériorée compte tenu des faibles taux d'intérêt.</p> <p>La direction a apporté des changements aux programmes des régimes de retraite afin de réduire au minimum les augmentations de coûts et veiller à ce que les coûts soient contrôlés autant que possible. Certains de ces changements entrent en vigueur en 2012 et 2013.</p>
<b>PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS</b>		
Des retards importants dans les projets d'infrastructure et/ou de matériel roulant ou encore, une augmentation du coût des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA		<p>Des problèmes liés aux échéanciers de production de projets spécifiques liés au matériel roulant sont survenus.</p> <p>Depuis le début de l'année, VIA a résilié la portion résiduelle des contrats relatifs aux voitures Renaissance et LRC, à la suite de l'incapacité du fournisseur à respecter l'échéancier de livraison.</p> <p>VIA a depuis établi un nouvel échéancier pour l'achèvement des projets, et certains des travaux ont déjà débuté.</p>
<b>PRODUITS VOYAGEURS</b>		
Les produits voyageurs et l'achalandage diminuent depuis le quatrième trimestre de 2011.		<p>VIA continue de mettre en œuvre des initiatives visant à atténuer l'incidence du déclin des produits voyageurs. Ces initiatives comprennent entre autres, l'optimisation des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto dans des marchés en pleine croissance, l'introduction d'un nouveau service à tarif réduit, ainsi que des améliorations technologiques qui appuient les initiatives génératrices de recettes. Ces initiatives ont généré des résultats positifs; l'achalandage s'est accru au cours du quatrième trimestre de 2012, dans les routes du Corridor où il n'y a pas eu d'ajustements de fréquences.</p>



CROISSANT



STABLE



DÉCROISSANT

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
--------	----------	--------------------

## FINANCEMENT D'EXPLOITATION

VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.



La Société cherche à créer et à mettre en œuvre une série d'initiatives visant à amoindrir son déficit, notamment en réduisant les coûts et en augmentant les produits.

VIA a également, cet automne, effectué des ajustements de fréquences sur les services de l'*Océan*, du *Canadien* et de certains trains dans le Sud-Ouest de l'Ontario pour mieux correspondre à la demande, améliorer sa performance financière et réduire ses besoins en financement.

De plus, VIA continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables.

## FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS

VIA devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information après 2012, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.



La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement nécessaire à l'exécution de son mandat.

VIA a reçu une somme additionnelle de 60 millions de dollars pour l'exercice financier du gouvernement 2012-2013.

## FLUCTUATIONS DU COÛT DU CARBURANT

Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant.



La consommation de carburant a diminué par rapport aux années précédentes grâce à l'introduction des locomotives remises à neuf et à d'autres initiatives visant à réduire la consommation de carburant.

La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change.

## INCIDENTS À DES PASSAGES À NIVEAU

Les trains de VIA empruntent de nombreux passages à niveau protégés et non protégés, que peuvent traverser des véhicules, et où des incidents/accidents peuvent survenir.



VIA a élaboré un programme de fermeture et d'amélioration des passages à niveau (protection, clôtures). De plus, les représentants de VIA travaillent activement avec les collectivités et les propriétaires de terrains qui comportent des passages à niveau, afin de fermer les passages à niveau, là où cela est possible, et de renforcer la sensibilisation du public aux dangers potentiels qu'ils représentent.



CROISSANT



STABLE



DÉCROISSANT

## 6. APERÇU

Le rendement des produits n'a pas répondu aux attentes pendant l'exercice, mais l'achalandage s'est accru au cours du quatrième trimestre dans la plupart des liaisons non affectées par des ajustements de fréquence; témoignant de l'impact des initiatives lancées par la Société pour stimuler les revenus et accroître l'achalandage.

Les mesures visant à contrôler les coûts et réduire au minimum l'effet négatif que la conjoncture économique incertaine et la concurrence soutenue exercée par les transporteurs aériens et les entreprises ont été maintenues tout au long de l'exercice, et la Société a été en mesure de respecter ses objectifs financiers en 2012, à l'exception des récentes augmentations de coûts associées aux régimes de retraite.

Des ajustements de fréquences ont également été apportés au cours de l'année pour mieux faire correspondre son niveau de service à la demande, et pour améliorer la performance financière de la Société.

De plus, de nouvelles fréquences ont été ajoutées dans le Corridor en décembre 2012 afin d'offrir aux passagers plus d'options de voyage, et un nouveau service Québec-Ottawa a également été introduit. Ces fréquences additionnelles, combinées aux initiatives de gestion des recettes, devraient permettre un retour à la croissance en 2013 pour la Société. Les mesures de contrôle rigoureux des coûts seront également maintenues afin d'assurer que les coûts d'exploitation demeurent à des niveaux minimum, sans toutefois avoir d'impact négatif sur le service à la clientèle.

Parallèlement, VIA met l'accent sur la conclusion de ses projets d'investissements en immobilisations et veillera à ce que le rail voyageurs offre une valeur accrue à un plus grand nombre de voyageurs canadiens.





# ÉTATS FINANCIERS

# DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2012

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers présentés dans le rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les normes internationales d'information financière (IFRS) et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, PricewaterhouseCoopers s.r.l., s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, le vérificateur général du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2012. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification, des risques et des finances du conseil d'administration, se composant d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs audits et pour évaluer les comptes rendus de leurs audits. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification, des risques et des finances.

Président et  
chef de la direction,



**Marc Laliberté**

Chef, Services financiers  
et administration,



**Robert St-Jean, CPA, CA**

Montréal, Canada  
Le 12 mars 2013



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de VIA Rail Canada Inc., qui comprennent l'état de la variation financière au 31 décembre 2012, et l'état des résultats et du résultat global, l'état de la variation de l'avoir de l'actionnaire et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), 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.

#### *Responsabilité de l'auditeur*

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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 l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

.../2

### Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2012, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

### Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétrospective du changement apporté à la méthode de comptabilisation des avantages du personnel expliqué à la note 3 afférente aux états financiers, les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de VIA Rail Canada Inc. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maurice Laplante', with a long horizontal flourish extending to the right.

Maurice Laplante, CPA auditeur, CA  
vérificateur général adjoint

Le 12 mars 2013  
Montréal, Canada

# ÉTATS FINANCIERS

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 décembre 2012	31 décembre 2011	1 <sup>er</sup> janvier 2011
<b>ACTIFS COURANTS</b>		<b>Redressés</b>	<b>Redressés</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15 857 \$	13 253 \$	76 829 \$
Comptes clients	6 823	10 707	7 988
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	5 951	11 147	14 414
À recevoir du gouvernement du Canada	10 408	-	15 702
Instruments financiers dérivés (NOTE 21)	771	2 225	4 649
Stocks (NOTE 8)	22 646	21 287	21 302
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	13 248	24 022	15 295
	<b>75 704</b>	<b>82 641</b>	<b>156 179</b>
<b>ACTIFS NON COURANTS</b>			
Immobilisations corporelles (NOTE 9)	840 287	814 876	729 932
Immobilisations incorporelles (NOTE 10)	398 338	337 182	235 371
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	2 485	9 881	25 645
	<b>1 241 110</b>	<b>1 161 939</b>	<b>990 948</b>
<b>Total des actifs</b>	<b>1 316 814 \$</b>	<b>1 244 580 \$</b>	<b>1 147 127 \$</b>
<b>PASSIFS COURANTS</b>			
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 12)	102 983 \$	103 841 \$	135 952 \$
Provisions (NOTE 13)	12 551	18 050	16 342
Financement du gouvernement du Canada reporté	-	6 148	51 000
Instruments financiers dérivés (NOTE 21)	1 157	1 173	1 201
Produits reportés (NOTE 17)	27 361	26 734	25 546
	<b>144 052</b>	<b>155 946</b>	<b>230 041</b>
<b>PASSIFS NON COURANTS</b>			
Passif au titre des prestations définies (NOTE 14)	388 345	314 352	40 682
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	281	566	909
Autres passif à long terme	-	-	623
	<b>388 626</b>	<b>314 918</b>	<b>42 214</b>
<b>FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 16)</b>	<b>1 229 001</b>	<b>1 143 800</b>	<b>965 546</b>
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>			
Capital-actions (NOTE 18)	9 300	9 300	9 300
Résultats non distribués	(454 165)	(379 384)	(99 974)
	<b>(444 865)</b>	<b>(370 084)</b>	<b>(90 674)</b>
<b>Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire</b>	<b>1 316 814 \$</b>	<b>1 244 580 \$</b>	<b>1 147 127 \$</b>

Engagements et éventualités (notes 19 et 24 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil,



**Eric L. Stefanson, FCA**

Administrateur et président du Comité de la vérification,  
des risques et des finances



**Paul G. Smith**

Administrateur et président du conseil

# ÉTATS FINANCIERS

## ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2012	2011
<b>PRODUITS</b>		<b>Redressés</b>
Voyageurs	257 027 \$	264 767 \$
Autres	20 564	17 797
	<b>277 591</b>	282 564
<b>CHARGES</b>		
Rémunération et avantages sociaux	266 946	263 693
Exploitation des trains et carburant	123 850	126 465
Gares et autres biens	33 990	33 286
Marketing et ventes	29 154	29 615
Matériel de maintenance	29 320	32 513
Coûts des fournitures à bord des trains	15 455	15 085
Taxes d'exploitation	9 628	6 865
Frais professionnels	9 641	7 786
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 9 AND 10)	71 924	49 662
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	1 438	2 396
(Gain) perte réalisé sur les instruments financiers dérivés	(1 562)	(6 270)
Autres	22 561	24 639
	<b>612 345</b>	585 735
<b>PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS</b>	<b>334 754</b>	303 171
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	279 133	260 865
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	82 017	46 530
<b>Résultats avant impôts</b>	<b>26 396</b>	4 224
Recouvrements d'impôts sur les résultats (NOTE 15)	46	4 445
<b>RÉSULTATS NETS DE L'EXERCICE</b>	<b>26 442</b>	8 669
<b>Résultat global</b>		
<b>Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquentement aux Résultats nets</b>		
Pertes actuarielles pour les régimes à prestations définies	(101 223)	(288 079)
<b>RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE</b>	<b>(101 223)</b>	(288 079)
<b>RÉSULTAT GLOBAL TOTAL DE L'EXERCICE</b>	<b>(74 781) \$</b>	(279 410) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2012	2011
		<b>Redressés</b>
<b>CAPITAL-ACTIONS</b>	<b>9 300 \$</b>	9 300 \$
<b>Résultats non distribués</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>(379 384)</b>	66 330
Effet de l'adoption d'une norme comptable révisée	-	(166 304)
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE REDRESSÉ</b>	<b>(379 384)</b>	(99 974)
Résultats nets de l'exercice	26 442	8 669
Résultat global de l'exercice	(101 223)	(288 079)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>(454 165)</b>	(379 384)
<b>Total de l'avoir de l'actionnaire</b>	<b>(444 865) \$</b>	(370 084) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# ÉTATS FINANCIERS

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2012	2011
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		<b>Redressés</b>
Résultats nets de l'exercice	26 442 \$	8 669 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	58 929	48 333
Pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	13 280	1 672
Encaissement de lettres de crédits	10 500	-
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(285)	(343)
Amortissement du financement en capital reporté	(82 017)	(46 530)
Revenu d'intérêts	(725)	(883)
Variation de la juste valeurs des instruments financiers (fonds de renouvellement des actifs)	(1 052)	(364)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	1 438	2 396
Capitalisation des avantages postérieurs à l'emploi excédant le montant passé en charge	(101 223)	(288 079)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(25 829)	(44 597)
Variation du passif au titre des prestations définies	73 993	273 670
Variation des autres passifs non courants	-	(623)
<b>Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation</b>	<b>(26 549)</b>	<b>(46 679)</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Financement en capital	167 218	224 784
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	4 577	13 716
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(79 156)	(270 959)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du fonds de renouvellement des actifs	98 378	278 360
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	6 687	(26 921)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(170 312)	(237 042)
Intérêts reçus	725	883
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 036	282
<b>Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement</b>	<b>29 153</b>	<b>(16 897)</b>
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE</b>		
Augmentation (diminution) de l'exercice	2 604	(63 576)
Solde au début de l'exercice	13 253	76 829
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>15 857 \$</b>	<b>13 253 \$</b>
<b>REPRÉSENTÉ PAR :</b>		
Encaisse	10 236 \$	4 376 \$
Placements à court terme	5 621	8 877
	<b>15 857 \$</b>	<b>13 253 \$</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre

## 1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à faire du rail voyageur le moyen privilégié pour être branché et transporté. Sa mission est d'offrir une expérience de voyage sécuritaire, attrayante et simple, tout en proposant le meilleur rapport qualité-prix. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur le résultat.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes au Canada. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes en décembre.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 12 mars 2013.

## 2. BASE DE PRÉSENTATION

### A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

Les états financiers de la Société ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) émises par le Conseil international des normes comptables (IASB).

### B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers et au million près dans les notes aux états financiers.

### 3. MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES

La Société a adopté de façon anticipée la norme comptable IAS 1 – *Présentation des états financiers* avec le 1<sup>er</sup> janvier 2012 comme date initiale d'application. L'IAS 1 – *Présentation des états financiers* aurait pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013 si la Société n'avait pas anticipé l'adoption de la norme. La norme révisée a un impact sur la présentation des états financiers et les notes afférentes.

La Société a adopté de façon anticipée la norme comptable IAS 19 – *Avantages du personnel (modifiée en 2011)* avec le 1<sup>er</sup> janvier 2012 comme date initiale d'application. L'IAS 19 – *Avantages du personnel (modifiée en 2011)* aurait pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013 si la Société n'avait pas anticipé l'adoption de la norme.

En raison de ce changement, la Société a constaté les pertes et gains actuariels dans le résultat global.

En plus, la Société détermine maintenant les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies pour l'année, en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies au début de l'année, au passif net au titre des prestations définies au début de l'année. Ces intérêts nets incluent les changements du passif net au titre des prestations définies durant l'année en raison des cotisations et des prestations versées. Les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies comprennent le coût financier de l'obligation au titre des prestations définies et le produit d'intérêt généré par les actifs du régime. Auparavant, la Société déterminait le revenu d'intérêts sur les actifs du régime en fonction de leur taux de rendement à long terme prévu.

La norme modifiée améliore aussi la communication d'informations sur le risque que présentent les régimes à prestations déterminées.

Cette norme a été appliquée rétroactivement. Les changements sont inclus à la note 14.

### 3. MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

#### Conciliation des soldes de l'État de la situation financière au 1<sup>er</sup> janvier 2011 et au 31 décembre 2011 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	31 déc. 2010 IAS19	Ajustement	1 <sup>er</sup> jan. 2011 IAS19R	31 déc. 2011 IAS19	Ajustement	31 déc. 2011 IAS19R	Notes
<b>Actifs courants</b>	<b>156,2</b>	-	<b>156,2</b>	82,6	-	82,6	
Actif au titre des prestations définies	159,1	(159,1)	-	186,9	(186,9)	-	a
Autres actifs non courants	990,9	-	990,9	1 162,0	-	1 162,0	
<b>Actifs non courants</b>	<b>1 150,0</b>	<b>(159,1)</b>	<b>990,9</b>	1 348,9	(186,9)	1 162,0	
<b>Total des actifs</b>	<b>1 306,2</b>	<b>(159,1)</b>	<b>1 147,1</b>	1 431,5	(186,9)	1 244,6	
<b>Passifs courants</b>	<b>230,0</b>	-	<b>230,0</b>	156,0	-	156,0	
Passif au titre des prestations définies	33,1	7,6	40,7	35,3	279,0	314,3	b
Passifs d'impôts différés	0,4	(0,4)	-	-	-	-	c
Autre passifs non courants	1,5	-	1,5	0,6	-	0,6	
<b>Passifs non courants</b>	<b>35,0</b>	<b>7,2</b>	<b>42,2</b>	35,9	279,0	314,9	
<b>Financement en capital reporté</b>	<b>965,6</b>	-	<b>965,6</b>	1 143,8	-	1 143,8	
Capital-actions	9,3	-	9,3	9,3	-	9,3	
Résultats non distribués	66,3	(166,3)	(100,0)	86,5	(465,9)	(379,4)	
<b>Avoir de l'actionnaire</b>	<b>75,6</b>	<b>(166,3)</b>	<b>(90,7)</b>	95,8	(465,9)	(370,1)	
<b>Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire</b>	<b>1 306,2</b>	<b>(159,1)</b>	<b>1 147,1</b>	1 431,5	(186,9)	1 244,6	

## Conciliation de l'État des résultats et du résultat global pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	31 déc. 2011 IAS19	Ajustement	31 déc. 2011 IAS19R	Notes
<b>Produits</b>	<b>282,6</b>		282,6	
Rémunération et avantages sociaux	<b>252,6</b>	11,1	263,7	d
Autres charges	<b>322,1</b>		322,1	
<b>Charges</b>	<b>574,7</b>	11,1	585,8	
<b>Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement de Canada et les impôts sur les résultats</b>	<b>292,1</b>	11,1	303,2	
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	<b>260,9</b>	-	260,9	
Amortissement du financement en capital reporté	<b>46,5</b>	-	46,5	
<b>Résultats avant impôts</b>	<b>15,3</b>	(11,1)	4,2	
Recouvrement d'impôts sur les résultats	<b>4,9</b>	(0,4)	4,5	c
<b>Résultats net pour l'exercice</b>	<b>20,2</b>	(11,5)	8,7	
<b>Résultat global net des impôts</b>				
Pertes actuarielles sur les régimes à prestations déterminées	-	(288,1)	(288,1)	
<b>Résultat global de l'exercice</b>	<b>20,2</b>	(299,6)	(279,4)	

Les effets financiers de l'application de la norme comptable modifiée IAS 19 – *Avantages du personnel (modifiée en 2011)* sont résumés ci-dessous :

- a) L'actif au titre des prestations définies a été renversé puisque la norme modifiée ne permet pas la méthode du corridor pour l'amortissement des gains ou pertes actuariels.
- b) Le passif au titre des prestations définies a été ajusté afin de refléter les déficits actuels des régimes d'avantages du personnel.
- c) L'impact sur le passif d'impôt différé de la Société résulte de la reconnaissance dans le résultat global des pertes actuarielles non amorties. Puisqu'il n'y a plus d'actif au titre des prestations définies, le passif d'impôt différé a été réduit à une valeur nulle.
- d) Impact net du calcul du revenu en intérêts en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies au début de l'année au passif net au titre des prestations définies, plutôt que de déterminer le revenu d'intérêts en fonction du taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes.

## 4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

**Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :**

### A) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, certains avantages du personnel, les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, aux immobilisations incorporelles et aux impôts différés, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la disposition d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les résultats tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles.

Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes.

### B) ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance est à court terme.

### C) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le fonds de renouvellement des actifs comprennent des billets provinciaux et/ou des billets à ordres et des acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Le fonds inclut également des billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui ne seront pas liquidés dans un futur rapproché et qui ont une date d'échéance entre 2013 et 2056. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les autres produits.

### D) CONSTATATION DES PRODUITS

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu du programme de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu du programme de fidélisation ne seront plus échangés. Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

## E) CONVERSION DE DEVICES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et du résultat global.

Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

## F) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

## G) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminuée de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différentes, celles-ci sont comptabilisées séparément et amorties sur leur durée de vie utile respective.

### **Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :**

#### **i) Matériel roulant :**

Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie utile du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie utile estimée.

#### **ii) Installations fixes :**

Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance, etc.) constituent des charges d'exploitation ;

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorties sur leur durée de vie utile estimée.

Les immobilisations corporelles mis hors service sont dévaluées à leur valeur de recouvrement estimée.

## 4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimée sauf pour les améliorations locatives reliées aux locations d'immeuble et de station qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	<b>10 à 50</b>
Bâtiments de maintenance	<b>15 à 50</b>
Gares et installations	<b>10 à 50</b>
Infrastructures (propriété de la société)	<b>10 à 50</b>
Améliorations locatives	<b>10 à 40</b>
Machinerie et équipement	<b>5 à 15</b>
Matériel informatique	<b>3</b>
Autres immobilisations corporelles	<b>15</b>

Les durées de vie utiles estimées, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de l'exercice. L'effet des changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

### H) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées et le mode d'amortissement sont revus à la fin de chaque exercice et l'effet de tout changement est comptabilisé de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- / la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- / l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- / sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- / la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables ;
- / la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ; et
- / sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont engagées.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie utile limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée comme suit :

	Années
Logiciels développés à l'interne	3
Droits d'accès aux infrastructures	38
Autres actifs intangibles	20 à 25

## I) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

La Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier. Si un tel indice existe, la valeur de l'actif est ajusté en conséquence.

## J) PROVISIONS

Les provisions incluant les provisions environnementales, pour litiges légaux, les crédits voyage, les remboursements de billet et de restructuration sont enregistrées lorsque la Société a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable que la Société devra éteindre cette obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsque la totalité ou une partie des avantages économiques nécessaires à l'extinction de la provision devrait être recouvrée auprès d'un tiers, le montant à recevoir est comptabilisé à titre d'actif s'il est pratiquement assuré qu'un remboursement sera reçu et si ce montant à recevoir peut être évalué de façon fiable.

Une provision de restructuration est comptabilisée lorsque la Société a établi un plan formalisé et détaillé de restructuration et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision de restructuration inclut uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les montants nécessairement entraînés par la restructuration et non liés aux activités poursuivies par l'entité. Les coûts de restructuration présentés à l'état des résultats et du résultat global se composent principalement de coûts liés au départ d'employés.

La provision environnementale inclut des frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementales lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société.

## K) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les résultats, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux en vigueur anticipés pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de l'exercice où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où leur réalisation est jugée probable.

## 4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

### L) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimée des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

### M) AVANTAGES DU PERSONNEL

#### **i) Avantages postérieurs à l'emploi**

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages postérieurs à l'emploi.

Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie accordés aux retraités.

Les obligations de la Société relativement aux régimes de retraite à prestations déterminées sont déterminées par calculs actuariels à l'aide de la méthode de répartition des prestations au prorata des services et de l'hypothèse la plus probable formulée par la direction quant au montant des avantages futurs acquis pour services rendus au cours de l'année et des années précédentes. La valeur actuelle des obligations au titre des prestations définies est calculée à l'aide des taux d'actualisation déterminés par référence au rendement du marché à la fin de la période de référence pour les obligations de grande qualité des sociétés canadiennes ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations définies correspondante.

La Société détermine la dépense nette d'intérêts du passif net au titre des prestations définies pour l'année en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies au début de l'année au passif net au titre des prestations définies.

Le coût des services, le coût d'intérêt net sur le passif net au titre des prestations définies, les gains et les pertes sur les compressions ou les règlements et les modifications du régime sont comptabilisés dans les résultats nets de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

La réévaluation provenant des régimes à prestations définies composée des changements dans les hypothèses démographiques et financières et le rendement des actifs des régimes, excluant les montants inclus dans les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

Les obligations de la Société pour ses avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes de retraite, sont déterminées par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Cette méthode intègre les meilleures estimations de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

#### **ii) Avantages du personnel autre que les avantages postérieurs à l'emploi**

La Société fournit des avantages du personnel, autres que les avantages postérieurs à l'emploi, comme suit :

- / La rémunération et les avantages du personnel à court terme comprennent les salaires annuels, les primes, les congés annuels payés non inclus dans le salaire annuel, les congés de maladie et les frais pour les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie. Ces avantages ne sont pas actualisés et sont comptabilisés lorsque les services sont rendus.

- / Les avantages à long terme comprennent les indemnités pour accidents du travail ainsi que les indemnités pour invalidité de longue durée et les assurances applicables lors d'un congé d'invalidité de longue durée. L'obligation actuarielle reliée aux indemnités pour accidents de travail est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode implique de diviser l'obligation en deux composantes distinctes : les rentes d'indemnité accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnité accordées est la valeur actuarielle actualisée de tous les paiements futurs prévus pour les indemnités déterminées à la date de l'évaluation. L'obligation actuarielle des indemnités futures est la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus pour des indemnités futures. La Société est auto-assurée pour les indemnités pour accident du travail. L'obligation actuarielle des indemnités pour invalidité de longue durée et les assurances applicables lors d'un congé d'invalidité de longue durée s'effectue selon la méthode de répartition des prestations. Cette méthode inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. Les gains ou pertes actuariels et les autres changements de l'exercice aux obligations de la Société sont enregistrés dans les résultats dans l'année où ils se sont produits.
- / Les indemnités de fin de contrat de travail incluent les prestations payables lorsqu'on met fin au contrat de travail avant la date normale de retraite. Elles sont reconnues comme un passif et une charge au titre des indemnités de fin de contrat de travail à la première occurrence parmi les suivantes :
  - a) lorsque l'entité ne peut plus retirer l'offre pour ces prestations ; et
  - b) lorsque l'entité reconnaît les coûts associés à la restructuration (provision) et donne lieu au paiement d'indemnités de fin de contrat de travail.
- / Les obligations de restructuration du réseau incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont calculées en fonction d'un événement et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des futurs paiements prévus aux employés syndiqués.

## N) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date de transaction. Subséquemment à la comptabilisation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, prêts et créances disponibles à la vente, ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un actif ou passif financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendus à échéance.

### i) Actifs et passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers qui sont gérés ensemble et pour lesquels il existe des indications d'un profit récent de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classé son encaisse et ses instruments financiers dérivés comme étant à la JVBRN. Les instruments inclus dans les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui comprennent des dérivés incorporés ont été désignés comme étant des JVBRN.

Les actifs et les passifs financiers classés comme à la JVBRN sont évalués à la juste valeur et, les variations de leur juste valeur sont comptabilisées dans les résultats nets. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normal sont comptabilisés à la date de règlement.

## 4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

### ii) Prêts et créances (PC)

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assortis de paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Ces actifs sont initialement évalués à leur juste valeur puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dépréciations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

### iii) Disponible à la vente (DV)

Les actifs financiers disponibles à la vente sont des instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou qui ne sont classés dans aucune autre catégorie. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de l'exercice. Les investissements à courts terme et les investissements inclus dans le fonds de renouvellement des actifs, qui ne sont pas désigné comme à la JVBRN, sont classés comme étant disponible à la vente. Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur. Les variations de la juste valeur à l'état de la situation financière sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

### iv) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais des résultats nets. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

### v) Dépréciation des actifs financiers

Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque exercice financier. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence qu'un ou plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de ces actifs financiers ont eu un effet sur les flux de trésorerie futurs attendus de ces actifs.

Les pertes de valeur sont enregistrées dans les résultats nets et représentent la différence entre la valeur comptable et la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimations utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable, causent une diminution de la perte de valeur, la diminution de perte de valeur est renversée dans les résultats nets.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un investissement dans une classe d'instruments de capitaux propres disponibles à la vente sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

## O) INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain de 50 pour cent à 80 pour cent de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. La Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme JVBRN. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées comme pertes (gains) non réalisées sur des instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

## P) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services reçus. Lorsque la juste valeur des biens ou services reçus ne peut être mesuré de façon fiable, les opérations sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services rendus. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant l'exercice où les tiers ont fourni les biens ou services.

## 5. ESTIMATIONS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actif et passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passif éventuels à la date des états financiers. L'incertitude reliée à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants. Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnable étant donné les circonstances.

### A) DURÉE DE VIE UTILE DES ACTIFS AMORTISSABLES

La direction révise de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2012, la direction a évalué que les durées de vie utiles établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société.

### B) PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Le programme *VIA Préférence* permet aux membres d'accumuler des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits à bord nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel futur. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

### C) PASSIF AU TITRE DE PRESTATIONS DÉFINIES

L'évaluation des obligations en matière de retraite est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées prescrite par IAS 19R relativement aux régimes de retraite à prestations définies. L'évaluation des provisions en matière de retraite à l'état de la situation financière est fondée sur un certain nombre d'hypothèses.

Ces hypothèses incluent entre autres des hypothèses relatives aux salaires à long terme et à l'espérance de vie moyenne. Les hypothèses portant sur les salaires supposent une croissance à long terme du revenu, tandis que les hypothèses portant sur l'espérance de vie moyenne sont fondées sur des tables de mortalité reconnues.

Le taux d'intérêt servant à l'actualisation des obligations futures liées aux paiements correspond au taux du marché pour des obligations de sociétés de première catégorie d'échéances semblables.

## 5. ESTIMATIONS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES (SUITE)

### D) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La direction s'appuie sur des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur les résultats différés comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

## 6. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

L'IFRS 9 - *Instruments financiers* - porte sur le classement et l'évaluation des actifs et passifs financiers. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

La norme IFRS 13 - *Évaluation à la juste valeur* - définit la juste valeur, établit un cadre unique de dispositions sur la détermination de la juste valeur et comporte des obligations d'information sur les évaluations de la juste valeur. Elle vise les IFRS qui exigent, ou permettent, les évaluations de la juste valeur ou la communication d'informations sur ces évaluations. L'IFRS 13 s'appliquera pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de chacune des nouvelles normes ou modifications aux normes actuelles sur ses états financiers.

## 7. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la Société présente un résultat net d'exploitation différent pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
		<b>Redressés</b>
Résultat global de l'exercice	<b>(74,8)</b>	(279,4)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles	<b>58,9</b>	48,3
Pertes sur dépréciation et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<b>23,8</b>	1,7
Amortissement du financement en capital reporté	<b>(82,0)</b>	(46,5)
Avantages du personnel devant être financés au cours des années subséquentes	<b>74,0</b>	273,7
Ajustements de la provision d'impôts des années antérieures	-	(1,4)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	<b>1,4</b>	2,4
Ajustement pour les courus de rémunération	<b>(0,7)</b>	1,6
Augmentation de la juste valeur des investissements	<b>(1,1)</b>	(0,4)
Autres	<b>0,5</b>	-
<b>Surplus (déficit) de financement de l'exploitation de l'exercice</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 8. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 25,8 millions de dollars (31 décembre 2011 : 29,0 millions de dollars). La Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2012 et 2011.

## 9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 <sup>er</sup> janvier 2012	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2012
<b>Coût:</b>				
Terrains	9,6	2,7	-	12,3
Matériel roulant	823,4	67,5	(41,8)	849,1
Bâtiments de maintenance	138,4	(0,2)	(0,4)	137,8
Gares et installations	64,2	40,4	(1,8)	102,8
Infrastructures (propriété de la Société)	164,6	14,3	(2,1)	176,8
Améliorations locatives	73,6	8,0	(4,3)	77,3
Machinerie et équipement	36,2	0,8	(3,1)	33,9
Matériel informatique	12,7	6,6	(0,2)	19,1
Autres immobilisations corporelles	22,5	(0,3)	(1,3)	20,9
<b>Coût total</b>	<b>1 345,2</b>	139,8	(55,0)	<b>1 430,0</b>
<b>Amortissement cumulé et dépréciation:</b>				
Matériel roulant	386,5	28,3	(20,2)	394,6
Bâtiments de maintenance	83,6	3,6	(0,3)	86,9
Gares et installations	29,5	3,1	(1,7)	30,9
Infrastructures (propriété de la société)	51,4	4,9	(2,1)	54,2
Améliorations locatives	49,2	2,6	(4,1)	47,7
Machinerie et équipement	27,1	1,3	(3,0)	25,4
Matériel informatique	9,8	2,5	-	12,3
Autres immobilisations corporelles	19,6	0,3	(1,4)	18,5
<b>Total de l'amortissement cumulé et dépréciation</b>	<b>656,7</b>	46,6	(32,8)	<b>670,5</b>
Projets en cours de réalisation	126,3	(45,5)	-	80,8
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1	-	(0,1)	-
<b>Valeur nette totale</b>	<b>814,9</b>	47,7	(22,3)	<b>840,3</b>

## 9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 <sup>er</sup> janvier 2011	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2011
<b>Coût:</b>				
Terrains	8,5	1,2	(0,1)	9,6
Matériel roulant	803,6	43,3	(23,5)	823,4
Bâtiments de maintenance	134,4	4,0	-	138,4
Gares et installations	55,9	8,3	-	64,2
Infrastructures (propriété de la Société)	133,2	31,4	-	164,6
Améliorations locatives	71,5	2,1	-	73,6
Machinerie et équipement	35,9	0,3	-	36,2
Matériel informatique	11,1	1,6	-	12,7
Autres immobilisations corporelles	22,2	0,3	-	22,5
<b>Coût total</b>	<b>1 276,3</b>	<b>92,5</b>	<b>(23,6)</b>	<b>1 345,2</b>
<b>Amortissement cumulé et dépréciation:</b>				
Matériel roulant	382,9	26,1	(22,5)	386,5
Bâtiments de maintenance	79,7	3,9	-	83,6
Gares et installations	27,3	2,2	-	29,5
Infrastructures (propriété de la société)	47,6	3,8	-	51,4
Améliorations locatives	46,5	2,7	-	49,2
Machinerie et équipement	25,8	1,3	-	27,1
Matériel informatique	8,5	1,3	-	9,8
Autres immobilisations corporelles	19,2	0,4	-	19,6
<b>Total de l'amortissement cumulé et dépréciation</b>	<b>637,5</b>	<b>41,7</b>	<b>(22,5)</b>	<b>656,7</b>
Projets en cours de réalisation	91,0	35,3	-	126,3
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1	-	-	0,1
<b>Valeur nette totale</b>	<b>729,9</b>	<b>86,1</b>	<b>(1,1)</b>	<b>814,9</b>

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation incluent un inventaire de 19,3 millions de dollars (31 décembre 2011 : 21,1 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 46,6 millions de dollars en 2012 (31 décembre 2011 : 41,7 millions de dollars).

En avril 2012, un des fournisseurs de la Société a été mis sous séquestre par la province du Nouveau-Brunswick. Le 1<sup>er</sup> octobre 2012, la Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick a délivré une ordonnance en faveur de la Société et règle toutes les questions en litige à l'égard de l'achèvement des voitures restantes à Moncton, au Nouveau-Brunswick, ainsi que tous les litiges en cours relatifs aux contrats de rénovation de voitures. La Société a négocié une entente de gestion avec le syndic nommé par la Cour de même qu'avec une tierce partie en vue de surveiller l'achèvement des voitures. La Société a enregistré une dépréciation des actifs de l'ordre de 18,3 millions de dollars à l'état des résultats et du résultat global sur la ligne amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles. Ce montant est constitué des dépenses en immobilisations engagées qui ne présentent plus d'avantages futurs pour la Société.

La Société a également encaissé les lettres de crédit qui ont été prises en lien avec ces contrats et a constaté un crédit de 10,5 millions de dollars sur la ligne amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles de l'état des résultats et du résultat global. L'impact financier net de cet événement est une charge de 7,8 millions de dollars pour l'année 2012.

Les pertes sur la réduction de la valeur d'immobilisations corporelles et incorporelles de l'ordre de 23,8 millions de dollars en 2012 (31 décembre 2011 : 1,7 million de dollars) incluant principalement la dépréciation de 18,3 millions de dollars mentionnés ci-haut.

## 10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 <sup>er</sup> janvier 2012	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2012
<b>Coût:</b>				
Logiciels développés à l'interne	54,3	14,3	(1,8)	66,8
Droits d'accès aux infrastructures	173,4	238,3	(2,3)	409,4
Autres actifs intangibles	3,5	0,3	-	3,8
<b>Coût total</b>	<b>231,2</b>	<b>252,9</b>	<b>(4,1)</b>	<b>480,0</b>
<b>Amortissement cumulé et dépréciation :</b>				
Logiciels développés à l'interne	46,9	6,4	(1,1)	52,2
Droits d'accès aux infrastructures	43,9	5,7	(0,3)	49,3
Autres actifs intangibles	1,5	0,1	-	1,6
<b>Total de l'amortissement cumulé et dépréciation</b>	<b>92,3</b>	<b>12,2</b>	<b>(1,4)</b>	<b>103,1</b>
Projets en cours de réalisation	198,3	(176,8)	-	21,5
<b>Valeur nette totale</b>	<b>337,2</b>	<b>63,9</b>	<b>(2,7)</b>	<b>398,4</b>

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 <sup>er</sup> janvier 2011	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2011
<b>Coût:</b>				
Logiciels développés à l'interne	51,2	3,9	(0,8)	54,3
Droits d'accès aux infrastructures	75,5	97,9	-	173,4
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	3,5
<b>Coût total</b>	<b>130,2</b>	<b>101,8</b>	<b>(0,8)</b>	<b>231,2</b>
<b>Amortissement cumulé et dépréciation :</b>				
Logiciels développés à l'interne	43,3	3,6	-	46,9
Droits d'accès aux infrastructures	41,7	2,2	-	43,9
Autres actifs intangibles	0,7	0,8	-	1,5
<b>Total de l'amortissement cumulé et dépréciation</b>	<b>85,7</b>	<b>6,6</b>	<b>-</b>	<b>92,3</b>
Projets en cours de réalisation	190,8	7,5	-	198,3
<b>Valeur nette totale</b>	<b>235,3</b>	<b>102,7</b>	<b>(0,8)</b>	<b>337,2</b>

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles pour l'exercice était de 12,2 millions (31 décembre 2011 : 6,6 millions de dollars).

## 11. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

### A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
	Valeur comptable et Juste valeur	Valeur comptable et Juste valeur
Acceptations bancaires	7,8	21,9
Billets provinciaux et /ou billets à ordres	2,2	7,0
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	5,7	5,0
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>15,7</b>	<b>33,9</b>
<b>Moins: Portion courante</b>	<b>13,2</b>	<b>24,0</b>
<b>Portion non courante</b>	<b>2,5</b>	<b>9,9</b>

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 13,2 millions de dollars (31 décembre 2011 : 24,0 millions de dollars) de son fonds de renouvellement des actifs pour financer les besoins futurs liés au fond de roulement. Ce montant figure dans la portion courante du fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court-terme au 31 décembre 2012 était de 1,13 pour cent (31 décembre 2011 : 1,11 pour cent) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2012 était de trois mois (31 décembre 2011 : trois mois) excluant les billets VAC.

La juste valeur des placements à court-terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date de l'état de la situation financière, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 11 c).

À l'exception des billets VAC, le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 13 titres de placements à court-terme (31 décembre 2011 : 26) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pour cent ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de la politique de placement interne du fonds de renouvellement des actifs, qui exige que les fonds soient investis dans des instruments financiers de haute qualité.

## B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de l'exercice :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>33,9</b>	40,9
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	1,2	0,5
Revenus de placements	0,4	0,4
Variation de la juste valeur	1,0	0,4
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice (NOTE 1)	(20,8)	(8,3)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>15,7</b>	33,9

Note 1 – Les retraits autorisés ont été utilisés pour financer des projets d'immobilisations ainsi que des déficits d'exploitations des années précédentes.

## C) BILLETS DU VÉHICULE D'ACTIFS CADRE (VAC)

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en œuvre du processus de restructuration du PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissable restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportent des échéances légales variant entre 2013 et 2056 et demeurent illiquides depuis leurs émissions. En l'absence d'un marché secondaire efficace, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer leur juste valeur des billets VAC reçus. Le modèle incorpore des estimations de taux d'intérêt, de taux de rendement et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. En 2012, 0,4 million de dollars de capital fut reçu (1,5 million de dollars depuis la restructuration) ainsi que, 0,3 million de dollars de perte nominale depuis la restructuration, laissant un solde à recevoir de 6,8 millions au 31 décembre 2012 (31 décembre 2011 : 7,2 millions de dollars). La juste valeur estimée des notes à recevoir est de 5,7 millions de dollars au 31 décembre 2012 (31 décembre 2011 : 5,1 millions de dollars) représentant 84 pour cent de la valeur nominale.

## 12. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
Salaires à payer et courus	34,6	39,6
Comptes fournisseurs - Immobilisations	33,2	26,6
Comptes fournisseurs - autres	27,1	29,5
Impôt sur le capital, impôt sur les résultats et autre taxes à payer	7,4	7,0
Autres	0,7	1,1
	<b>103,0</b>	103,8

## 13. PROVISIONS

### Le solde des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 <sup>er</sup> janvier 2012	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2012
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,2	1,1	-	(0,2)	-	1,1
Litiges et risques contractuels (NOTE B)	14,5	5,6	(5,3)	(5,3)	-	9,5
Restructuration (NOTE C)	3,0	-	(1,2)	(0,7)	-	1,1
Autres	0,4	0,4	-	-	-	0,8
<b>Provisions totales</b>	<b>18,1</b>	<b>7,1</b>	<b>(6,5)</b>	<b>(6,2)</b>	<b>-</b>	<b>12,5</b>

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 <sup>er</sup> janvier 2011	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2011
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,8	-	(0,6)	-	-	0,2
Litiges et risques contractuels (NOTE B)	15,2	-	(0,7)	-	-	14,5
Restructuration (NOTE C)	-	3,0	-	-	-	3,0
Autres	0,3	0,1	-	-	-	0,4
<b>Provisions totales</b>	<b>16,3</b>	<b>3,1</b>	<b>(1,3)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18,1</b>

#### A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 1,1 million de dollars (31 décembre 2011 : 0,2 million de dollars) reliée à des déversements de carburant qui est incluse dans le compte Provision.

#### B) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

#### C) RESTRUCTURATION

La Société a annoncé l'adoption d'initiatives de réduction des coûts en mettant en place une nouvelle structure organisationnelle régionale. Ces changements ont été annoncés en décembre 2011 et devraient être complétés en 2013.

## 14. AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales, dentaires et vie à la retraite. La Société offre également des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

### Régimes de retraite à prestations définies

Les régimes de retraite de la Société sont administrés conformément aux lois fédérales applicables, comme la *Loi sur les normes de prestations de pension* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les régimes de retraite relèvent de la compétence du Bureau du surintendant des institutions financières Canada. Les participants cotisent un pourcentage fixe de leurs revenus au régime de retraite, tandis que le répondant du régime fournit le montant nécessaire pour maintenir un niveau de financement adéquat, comme dicté par la réglementation en vigueur. Les régimes de retraite peuvent devoir prendre des mesures pour compenser tout déficit de financement et de solvabilité en modifiant le taux de cotisation de la Société et des participants. De plus, des cotisations supplémentaires de la part de la Société peuvent être requises si ces règles ne sont pas respectées.

Les régimes de retraite à prestations définies sont fondés sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pour cent.

Les évaluations actuarielles pour les différents régimes d'avantage du personnel sont les suivantes :

RÉGIMES D'AVANTAGE DU PERSONNEL	Évaluations actuarielles	
	Dernière évaluation	Prochaine évaluation
Régime de retraite	31 décembre 2011	<b>31 décembre 2012</b>
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2012	<b>31 décembre 2013</b>
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2011	<b>31 décembre 2012</b>
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2012	<b>31 décembre 2013</b>
Régimes d'avantages au personnel postérieurs à l'emploi non-capitalisés	1 mai 2010	<b>1 mai 2013</b>
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2009	<b>31 décembre 2012</b>
Autres avantages du personnel à long-terme	31 décembre 2012	<b>31 décembre 2013</b>

## 14. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

### A) RÉGIMES DE RETRAITE ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2012	2011	2012	2011
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :</b>				
<b>Solde de début de l'exercice</b>	<b>1 860,6</b>	1 593,5	<b>16,9</b>	13,6
Coût des services	<b>23,4</b>	24,7	<b>0,4</b>	0,4
Charge d'intérêts	<b>84,1</b>	87,2	<b>0,8</b>	0,8
Modification du régime	-	-	-	0,7
Cotisations des salariés	<b>10,1</b>	10,1	-	-
Prestations versées	<b>(97,0)</b>	(92,8)	<b>(0,5)</b>	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	21,5	-	(0,1)
Effet des changements aux hypothèses financières	<b>170,4</b>	209,0	<b>1,6</b>	2,3
Effet du transfert d'employés	<b>26,4</b>	-	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	-	7,4	<b>(0,1)</b>	(0,2)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>2 078,0</b>	1 860,6	<b>19,1</b>	16,9
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :</b>				
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 586,1</b>	1 588,2	-	-
Revenu d'intérêt	<b>70,6</b>	86,3	-	-
Rendement réel des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	<b>70,7</b>	(48,2)	-	-
Cotisations de l'employeur	<b>70,2</b>	44,1	<b>0,5</b>	0,6
Cotisations des salariés	<b>10,1</b>	10,1	-	-
Prestations versées	<b>(97,0)</b>	(92,8)	<b>(0,5)</b>	(0,6)
Effet du transfert d'employés	<b>26,4</b>	-	-	-
Dépenses d'administration	<b>(2,1)</b>	(1,6)	-	-
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 735,0</b>	1 586,1	-	-
<b>Passif net au titre des prestations définies</b>	<b>(343,0)</b>	(274,5)	<b>(19,1)</b>	(16,9)

**Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :**

CATÉGORIES D'ACTIF	2012		2011	
	Marché actif	Marché non actif	Marché actif	Marché non actif
Trésorerie et notes à court-terme	2,2 %	-	1,8 %	-
Titres de participation (marché public)	51,3 %	-	48,8 %	-
Titres à revenu fixe (marché public)	40,0 %	-	42,8 %	-
Instruments financiers dérivés	-	6,5 %	0,3 %	6,3 %
	93,5 %	6,5 %	93,7 %	6,3 %

**Cotisation estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant :**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régime de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
	2013	2013
<b>Cotisation estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant</b>	<b>67,0</b>	<b>0,6</b>

## 14. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieures à l'emploi	
	2012	2011	2012	2011
<b>MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRE :</b>				
<b>Obligations au titre des prestations définies :</b>				
Taux d'actualisation	<b>3,90 %</b>	4,50 %	<b>4,00 %</b>	4,50 %
Taux de croissance de la rémunération	<b>3,00 % - 3,25 %</b>	3,00 % - 3,25 %	<b>3,25 %</b>	3,25 %
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	<b>7,01 %</b>	7,31 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	<b>4,32 %</b>	4,33 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	<b>2025</b>	2025
Taux d'inflation	<b>2,25 %</b>	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la pension	<b>1,13 %</b>	1,13 %	-	-
<b>Coût des prestations définies :</b>				
Taux d'actualisation	<b>4,50 %</b>	5,50 %	<b>4,50 %</b>	5,50 %
Taux d'inflation	<b>2,25 %</b>	2,50 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	<b>3,00 % - 3,25 %</b>	3,00 %	<b>3,25 %*</b>	3,00 %*
Taux de croissance de la pension	<b>1,13 %</b>	1,13 %	-	-
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	<b>7,31 %</b>	7,47 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	<b>4,33 %</b>	4,50 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	<b>2025</b>	2025
<b>HYPOTHÈSES DÉMOGRAPHIQUES IMPORTANTES :</b>				
<b>Coût des prestations définies :</b>				
Tables de mortalités postérieur à la retraite	<b>UP94 Générationnelle cote AA</b>	UP94 Générationnelle cote AA	<b>UP94 Générationnelle</b>	<b>UP94 Générationnelle</b>

\*Applicable aux membres de la haute direction seulement.

### Analyse de sensibilité :

Les exigences futures relatives au financement du régime de retraite et à la fluctuation des niveaux actuels sont sujettes à des risques importants. Des modifications de la réglementation, les niveaux des taux d'actualisation, le rendement des placements enregistrés ou anticipés et l'évolution démographique des participants des régimes sont tous des facteurs qui peuvent individuellement ou collectivement influencer significativement les exigences de financement. Le coût des services passés est l'élément du financement le plus sujet à des variations importantes. Les services courants sont moins significatifs, conséquemment, ils fluctuent moins d'une année à l'autre.

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir les impacts, les plus importants sur l'obligation au titre des prestations définies :

Les taux d'inflation présumés ont un effet important sur les montants inscrits pour les régimes de retraite. Une variation de 25 points de base des taux d'inflation présumés aurait un impact de 38,5 millions de dollars sur l'obligation au titre des prestations définies à la fin de l'année.

Les taux d'actualisation présumés ont un effet important sur les montants inscrits pour les régimes de retraite. Une variation de 25 points de base des taux d'actualisation présumés aurait un impact de 74,3 millions de dollars sur l'obligation au titre des prestations définies à la fin de l'année.

Les taux d'actualisation présumés ont un effet important sur les montants inscrits pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi. Une variation de 25 points de base des taux d'actualisation présumés aurait un impact de 0,7 million de dollars sur l'obligation d'avantages postérieurs à l'emploi à la fin de l'année.

Les taux d'augmentation de salaires présumés ont un effet important sur les montants inscrits pour les régimes de retraite. Une variation de 25 points de base des taux d'augmentation de salaires présumés aurait un impact de 9,0 millions de dollars sur l'obligation au titre des prestations définies à la fin de l'année.

Les tables de mortalité présumées ont un effet important sur les montants inscrits pour les régimes de retraite. Si chaque participant était une année plus jeune, l'impact serait de 57,3 millions de dollars sur l'obligation au titre des prestations définies à la fin de l'année.

## B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantage du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :</b>		
<b>Solde de début de l'exercice</b>	<b>22,2</b>	20,9
Coût des services	<b>5,3</b>	5,0
Intérêts débiteurs	<b>0,9</b>	1,0
Modification du régime	-	-
Cotisations des salariés	-	-
Prestations versées	<b>(6,2)</b>	(6,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	<b>(0,6)</b>	-
Effet des changements aux hypothèses financières	<b>0,4</b>	1,3
Effet des ajustements reliés à l'expérience	-	0,6
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>22,0</b>	22,2
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	-	-
Revenu d'intérêt	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	-	-
Cotisations de l'employeur	<b>6,2</b>	6,6
Cotisations des salariés	-	-
Prestations versées	<b>(6,2)</b>	(6,6)
Dépenses d'administration	-	-
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	-	-
<b>Passif net au titre des prestations définies</b>	<b>(22,0)</b>	(22,2)

## 14. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

### Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013
<b>Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant</b>	<b>6,2</b>

### Moyenne pondérée des principales hypothèses :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :</b>		
Taux d'actualisation	<b>3,20 %</b>	3,75 %
Taux de croissance de la rémunération	<b>3,00 % - 3,25 %</b>	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	<b>5,85 %</b>	5,95 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	<b>3,93 %</b>	3,93 %
Taux d'inflation	<b>2,25 %</b>	2,25 %
<b>COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :</b>		
Taux d'actualisation	<b>3,75 %</b>	4,75 %
Taux de croissance de la rémunération	<b>3,00 % - 3,25 %</b>	3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	<b>5,95 %</b>	6,04 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	<b>3,93 %</b>	3,93 %
Taux d'inflation	<b>2,25 %</b>	2,5 %
Taux de mortalité après retraite	<b>WC 1996-2000 table de mortalités projetée jusqu'en 2009 pour les indemnités des accidents du travail et l'étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel</b>	WC 1996-2000 table de mortalités projetée jusqu'en 2009 pour les indemnités des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel

### Analyse de sensibilité

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir le plus grand impact sur l'obligation au titre des prestations définies :

Les taux d'actualisation présumés ont un effet significatif sur les montants comptabilisés pour les autres régimes d'avantages du personnel à long terme. Une variation de 25 points de base des taux d'actualisation présumés aurait un impact de 0,3 million de dollars sur l'obligation des autres régimes d'avantages du personnel à long terme définies à la fin de l'année.

## C) AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

Le passif lié aux autres avantages du personnel à long terme pour la dépense de maintien de salaire est comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Passif lié à la restructuration du réseau</b>	<b>(4,2)</b>	(0,7)

## D) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME.

### Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Passifs :</b>		
Régimes de retraite	<b>(343,0)</b>	(274,5)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	<b>(19,1)</b>	(16,9)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	<b>(22,0)</b>	(22,2)
Passif lié à la restructuration du réseau	<b>(4,2)</b>	(0,7)
<b>Total</b>	<b>(388,3)</b>	(314,3)

### Total des montants comptabilisés dans l'état des résultats et du résultat global :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Charges d'exploitations :</b>		
Régimes de retraite	<b>39,0</b>	27,2
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	<b>1,2</b>	1,9
Régimes d'avantages du personnel à long terme	<b>6,0</b>	7,9
Passif lié à la restructuration du réseau	<b>3,5</b>	(0,1)
<b>Total</b>	<b>49,7</b>	36,9

Ces charges d'exploitations sont inclus sur la ligne Rémunération et avantages sociaux dans l'État des résultats et du résultat global.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Résultat global :</b>		
Régimes de retraite	<b>(99,7)</b>	(286,1)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	<b>(1,5)</b>	(2,0)
<b>Total</b>	<b>(101,2)</b>	(288,1)

## 15. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur les résultats de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
Charge (recouvrement) d'impôts de la Société à court-terme	-	(4,4)
Charge (recouvrement) d'impôts différés de la Société	-	-
<b>Recouvrement d'impôts</b>	-	(4,4)

Le recouvrement d'impôts sur les résultats nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,37 pour cent (31 décembre 2011 : 26,19 pour cent) sur les résultats avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Résultats nets avant impôts</b>	<b>26,4</b>	4,2
Charge d'impôts calculée – taux réglementaires	<b>6,4</b>	1,1
Impôts des grandes sociétés et impôts minimum des sociétés	-	(4,4)
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables et autres	<b>(0,4)</b>	0,5
Effet des renversements de crédits d'impôt non utilisés	-	1,8
Effet de la (réduction) augmentation des attributs de taxes non-reconnus	<b>(2,8)</b>	(3,6)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	<b>(3,2)</b>	0,2
<b>Recouvrement d'impôts</b>	-	(4,4)

Le taux combiné réglementaire a diminué de 1,8 pour cent. Cette réduction est causée principalement par la réduction du taux fédéral réglementaire.

Les impôts différés de la Société sur le résultat tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des actifs et des (passifs) d'impôts différés de la Société sont les suivantes :

### IMPÔTS DIFFÉRÉS AU 31 DÉCEMBRE 2012

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
<b>Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société :</b>			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	<b>(0,3)</b>	0,3	-
Pertes fiscales reportées prospectivement	<b>0,3</b>	(0,3)	-
<b>Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société</b>	-	-	-

## IMPÔTS DIFFÉRÉS AU 31 DÉCEMBRE 2011

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
<b>Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société :</b>			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(0,9)	0,6	(0,3)
Pertes fiscales reportées prospectivement	0,9	(0,6)	0,3
<b>Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société</b>	-	-	-

La Société a 55,9 millions de dollars (31 décembre 2011 : 50,3 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec et 53,5 millions de dollars (31 décembre 2011 : 48,2 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2032.

Les différences temporelles déductibles, pertes fiscales et crédits d'impôt non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Fédéral :</b>		
Financement du gouvernement	-	7,0
Immobilisations corporelles	81,4	80,5
Éventualités, autres passifs et montants nets	21,0	19,8
Passif au titre des prestations définies	384,2	313,7
Pertes fiscales reportées prospectivement	53,5	46,7
	<b>540,1</b>	467,7
<b>Québec :</b>		
Financement du gouvernement	-	7,0
Immobilisations corporelles	463,0	462,1
Éventualités, autres passifs et montants nets	21,0	19,8
Passif au titre des prestations définies	384,2	313,7
Pertes fiscales reportées prospectivement	55,9	49,2
	<b>924,1</b>	851,8

## 16. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 143,8</b>	965,6
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	167,2	224,7
Amortissement du financement en capital reporté	(82,0)	(46,5)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 229,0</b>	1 143,8

## 17. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
Ventes de billets à l'avance	9,4	9,3
Cartes cadeaux	2,5	2,4
Transactions non monétaires	1,6	1,7
VIA Préférence	13,6	13,2
Autres	0,3	0,1
<b>Total des produits reportés</b>	<b>27,4</b>	<b>26,7</b>

## 18. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour tous les exercices présentés, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses résultats non distribués, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

## 19. ENGAGEMENTS

- a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 12 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2012, un montant de 13,6 millions de dollars (31 décembre 2011 : 12,5 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense dans les résultats concernant les contrats de location d'immeuble. Tous les contrats de location sont résiliables.

- b) Au 31 décembre 2012, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 45,5 millions de dollars (31 décembre 2011 : 182,8 millions de dollars) reliés principalement à la finalisation de la modernisation du matériel roulant et les projets d'amélioration de l'infrastructure.

- c) Tel que mentionné à la note 1, la Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer. La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.
- d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 28,4 millions de dollars (31 décembre 2011 : 29,3 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

## 20. INSTRUMENTS FINANCIERS

### A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012 Valeur comptable			2011 Valeur comptable		
	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
<b>Actifs financiers :</b>						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	10,3	5,6 <sup>(3)</sup>	-	4,4	8,9 <sup>(3)</sup>	-
Comptes clients	-	-	6,4 <sup>(1)</sup>	-	-	10,3 <sup>(1)</sup>
Instruments financiers dérivés	0,8 <sup>(2)</sup>	-	-	2,2 <sup>(2)</sup>	-	-
Fonds de renouvellement des actifs - Billets VAC	5,7	-	-	5,0	-	-
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	-	10,0 <sup>(3)</sup>	-	-	28,9 <sup>(3)</sup>	-
		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs
<b>Passifs financiers :</b>						
Comptes fournisseurs et charges à payer		-	94,3 <sup>(4)</sup>		-	95,1 <sup>(4)</sup>
Instruments financiers dérivés		1,2 <sup>(2)</sup>	-		1,2 <sup>(2)</sup>	-

JVBRN – Actifs et Passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets

DV- Disponible à la vente

PC- Prêts et créances

(1) Composé des créances d'exploitation.

(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

(3) Composé de placements à court terme.

(4) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

### B) INFORMATIONS SUR LA JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers autres que les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur.

La Société estime la juste valeur de ses billets de VAC en actualisant les estimés des flux monétaires attendus. Le modèle d'évaluation incorpore des estimés de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dont certains sont dérivés de paramètres de marchés observables. Il existe un degré d'incertitude élevé relié à l'estimation des montants et des dates des flux monétaires futurs associés aux billets de VAC.

## 20. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation comprennent ce qui suit :

Critères	Hypothèses	
	2012	2011
Date prévue jusqu'à l'échéance	<b>3,8 ans</b>	4,6 ans
Taux d'actualisation	<b>4,6 % à 17,9 %</b>	7,1 % à 67,0 %
Taux d'intérêt nominal	<b>CDOR swap – 50pdb à CDOR swap + 30pdb</b>	CDOR swap – 50pdb à CDOR swap + 30pdb

Si ces hypothèses devaient changer, la juste valeur des billets de VAC pourrait également fluctuer de façon importante. Une augmentation (diminution) de 1,0 pour cent du taux d'actualisation aurait pour incidence de réduire (d'augmenter) la juste valeur des billets de VAC d'environ 0,2 million de dollars (31 décembre 2011 : 0,2 million de dollars).

**Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur sont classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :**

**Niveau 1** – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.

**Niveau 2** – Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de prix cotés d'actifs ou passifs similaires, de prix cotés sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.

**Niveau 3** – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires et qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable.

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de la juste valeur des actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société (Note 1) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs :</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>15,9</b>	15,9	-	-
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	<b>5,7</b>	-	-	5,7
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	<b>10,0</b>	10,0	-	-
Instruments financiers dérivés	<b>0,8</b>	-	0,8	-
<b>Passifs :</b>				
Instruments financiers dérivés	<b>1,2</b>	-	1,2	-

Note 1 – Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant l'exercice.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2011	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs :</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>13,3</b>	13,3	-	-
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	<b>5,0</b>	-	-	5,0
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	<b>28,9</b>	28,9	-	-
Instruments financiers dérivés	<b>2,2</b>	-	2,2	-
<b>Passifs :</b>				
Instruments financiers dérivés	<b>1,2</b>	-	1,2	-

Note 1 – Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant l'exercice.

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Fonds de renouvellement des actifs - billets de VAC :</b>		
Solde du début	<b>5,0</b>	4,9
Total des gains dans le résultat net	<b>1,1</b>	0,4
Ventes	<b>(0,4)</b>	(0,3)
<b>Solde de fermeture</b>	<b>5,7</b>	5,0

## C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

## D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change pour les soldes en dollars américains suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
<b>Actifs :</b>		
Instruments financiers dérivés	<b>0,8</b>	2,2
<b>Passifs :</b>		
Comptes fournisseurs et charges à payer	<b>0,8</b>	0,8
Instruments financiers dérivés	<b>1,2</b>	1,2

L'objectif de la gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de pétrole brut-swap et de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pour cent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le résultat net de la Société.

## 20. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

### E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 38,8 millions de dollars (31 décembre 2011 : 59,7 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyage membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2012, environ 18,7 pour cent (31 décembre 2011 : 31,5 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 70,3 pour cent (31 décembre 2011 : 57,2 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2012, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 2,0 millions de dollars (31 décembre 2011 : 1,3 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

### F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 pour cent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

### G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux prévisions d'activités de placement et de financement, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 95,5 millions de dollars (31 décembre 2011 : 96,3 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2012 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	92,3	2,0	-	-	-	<b>94,3</b>
Passifs financiers dérivés	0,2	0,2	0,5	0,2	0,1	<b>1,2</b>

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2011 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	90,2	-	-	2,5	2,4	<b>95,1</b>
Passifs financiers dérivés	0,2	0,3	0,6	0,1	-	<b>1,2</b>

## H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 31,6 millions de dollars (31 décembre 2011 : 47,2 millions de dollars). Une variation de 100pdb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers.

## 21. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps liés au prix d'une marchandise dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) par rapport aux prix sur lesquels nous nous sommes entendu. La Société utilise aussi des contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants :

PÉTROLE BRUT – SWAP	2012		2011	
	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actif	<b>5 796</b>	495	<b>4 032</b>	1 509
Passif	<b>6 048</b>	563	<b>9 324</b>	1 173

Au 31 décembre 2012, les swaps de pétroles brut avaient un prix fixe par gallons américains entre 2,309 et 3,124 en dollars américains (31 décembre 2011 : entre 1,957 et 3,071) et les dates de maturité étaient de 2013 à 2014 (31 décembre 2011 : 2012 à 2013). Ces instruments financiers ont un échéancier mensuel de règlement.

CONTRAT DE CHANGE À TERME	2012		2011	
	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actif	<b>11 132</b>	276	<b>37 697</b>	716
Passif	<b>16 081</b>	594	-	-

Au 31 décembre 2012, les taux des contrats de change à terme étaient entre 0,980 et 1,041 (31 décembre 2011 : entre 0,954 et 1,036) en dollars américains et les dates de maturités étaient de 2013 à 2014 (31 décembre 2011 : 2012 à 2013). Ces instruments financiers ont un échéancier mensuel de règlement.

	2012	2011
	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Total Actif	<b>771</b>	2 225
Total Passif	<b>1 157</b>	1 173

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché à la fin de l'exercice, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur l'état de la situation financière. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés. Le risque de crédit associé à ces banques est considéré comme très faible puisque la Société ne traite qu'avec des institutions financières réputées et de grande qualité.

La juste valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

## 22. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

La rémunération des principaux dirigeants est établie par le Comité des ressources humaines en fonction des rendements individuels et des tendances du marché. Les recommandations du Comité des ressources humaines sont ensuite présentées et approuvées par le Conseil d'administration.

Les principaux dirigeants de la société incluent les membres de l'exécutif qui font partie du Comité de gestion de la Société.

La rémunération des principaux dirigeants de la Société est la suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2012	2011
Rémunérations et avantages du personnel à court-terme	<b>2,4</b>	2,5
Avantages postérieurs à l'emploi	<b>0,9</b>	0,6

## 23. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,5 million de dollars au 31 décembre 2012 (31 décembre 2011 : 1,3 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état des résultats et du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,4 million de dollars (31 décembre 2011 : 1,5 million de dollars) dans l'état des résultats et du résultat global, principalement à titre de « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

## 24. ÉVENTUALITÉS

### A) ENVIRONNEMENT

Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- (i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites ;
- (ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers ;
- (iii) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers ;
- (iv) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

### B) MISE HORS SERVICES DES IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-simple en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé aux états financiers.

## 25. RECLASSIFICATION

La société a reclassifié la charge d'avantages sociaux présentées séparément au 31 décembre 2011 dans l'état des résultats et du résultat global. Cette charge est maintenant présentée sur la ligne « Rémunérations et avantages sociaux » afin de présenter tous les avantages sociaux sur la même ligne.

# ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Paul G. Smith,**  
Président du conseil  
d'administration  
Toronto (Ontario)

**France Bilodeau**  
Québec (Québec)  
(Jusqu'au 13 décembre 2012)

**Jeffrey R. Clarke**  
Ottawa (Ontario)

**Denis Durand**  
Montréal (Québec)

**Angela Ferrante**  
Toronto (Ontario)

**David Hoff**  
Vancouver  
(Colombie Britannique)

**Wendy A. King**  
Vancouver  
(Colombie Britannique)  
(Jusqu'au 4 octobre 2012)

**Marc Laliberté,** Président  
et chef de la direction  
Montréal (Québec)

**Stephen Mallory**  
Toronto (Ontario)  
(Depuis le 13 décembre 2012)

**Jean-Martin Masse**  
Montréal (Québec)

**Ramona Materi**  
Vancouver  
(Colombie-Britannique)  
(Depuis le 4 octobre 2012)

**Donald Mutch**  
Toronto (Ontario)  
(Jusqu'au 5 juillet 2012)

**Anthony Perl**  
Vancouver  
(Colombie Britannique)  
(Jusqu'au 4 octobre 2012)

**Hind Sergieh**  
Montréal (Québec)  
(Depuis le 13 décembre 2012)

**Eric Stefanson**  
Winnipeg (Manitoba)

**Elizabeth Van den Eynden**  
Glasgow, (Nouvelle-Écosse)  
(Depuis le 4 octobre 2012)

**William M. Wheatley**  
Regina (Saskatchewan)

## COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

**COMITÉ DE  
LA VÉRIFICATION,  
DES RISQUES  
ET DES FINANCES**  
Eric Stefanson, président  
Jeffrey Clarke  
Denis Durand  
David Hoff  
Stephen Mallory

**COMITÉ DE LA  
GOUVERNANCE  
D'ENTREPRISE**  
Angela Ferrante, présidente  
Jean-Martin Masse  
Eric Stefanson  
Ramona Materi  
Hind Sergieh

**COMITÉ DES  
RESSOURCES  
HUMAINES**  
David Hoff, président  
Angela Ferrante  
Hind Sergieh  
Ramona Materi

**COMITÉ DES  
PLACEMENTS**  
Denis Durand, président  
William Wheatley  
Stephen Mallory  
Elizabeth Van den Eynden

**COMITÉ DE  
L'IMMOBILIER,  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DES PROGRAMMES  
D'IMMOBILISATIONS  
MAJEURS**  
Jeffrey Clarke, président  
Jean-Martin Masse  
William Wheatley  
Elizabeth Van den Eynden

## CHEFS DE DIRECTION

**Paul G. Smith**  
Président du conseil  
d'administration  
Toronto (Ontario)

**Marc Laliberté**  
Président  
et chef de la direction

**Yves Bourbonnais**  
Chef, Technologie  
de l'information

**Laurent Caron**  
Chef, Ressources  
humaines

**Steve Del Bosco**  
Chef, Marketing et Ventes

**Yves Desjardins-Siciliano**  
Chef, Affaires juridiques  
et corporatives, Secrétaire  
corporatif

**Denis Pinsonneault**  
Chef, Expérience-client  
et Exploitation

**Robert St-Jean**  
Chef, Services financiers  
et Administration

## ADRESSE DES BUREAUX DE VIA

**SIÈGE SOCIAL (QUÉBEC)**  
3, Place Ville Marie  
Bureau 500  
Montréal (Québec)  
H3B 2C9  
**(514) 871-6000**

**ATLANTIQUE**  
116 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6  
**(902) 494-7900**

**ONTARIO**  
65 Front Street West  
Suite 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6  
**(416) 956-7600**

**OUEST**  
146-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3  
**(204) 949-7483**

1150 Station Street  
Vancouver,  
British Columbia  
V6A 4C7  
**(604) 640-3700**

**viarail.ca**